

Katedra: Geografie

Studijní program: B 7507 – Specializace v pedagogice

**Studijní obor
(kombinace):** 7105R056 – Historie se zaměřením na
vzdělávání

7504R180 – Geografie se zaměřením na
vzdělávání

Urbánní charakteristika města Vrchlabí The urban characteristic of the town Vrchlabi

Bakalářská práce: 10–FP–KGE– 01

Autor:

Marek Bobovský

Podpis:

Adresa:

Dělnická 1417
543 03, Vrchlabí 3

Vedoucí práce: doc. RNDr. Alois Hynek, CSc.

Konzultant: -

Počet

stran	grafů	obrázků	tabulek	pramenů	příloh
71	2	15	5	28	0

V Liberci dne: 20.7. 2010

Prohlášení

Byl(a) jsem seznámen(a) s tím, že na mou bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, zejména § 60 – školní dílo.

Beru na vědomí, že Technická univerzita v Liberci (TUL) nezasahuje do mých autorských práv užitím mé bakalářské práce pro vnitřní potřebu TUL.

Užiji-li bakalářskou práci nebo poskytnu-li licenci k jejímu využití, jsem si vědom povinnosti informovat o této skutečnosti TUL; v tomto případě má TUL právo ode mne požadovat úhradu nákladů, které vynaložila na vytvoření díla, až do jejich skutečné výše.

Bakalářskou práci jsem vypracoval(a) samostatně s použitím uvedené literatury a na základě konzultací s vedoucím bakalářské práce a konzultantem.

V Liberci dne: 20. 07. 2010.

Marek Bobovský

Na tomto místě bych rád poděkoval doc. RNDr. Aloisi Hynkovi, CSc. za odborné vedení, konzultace, poskytnuté podkladové materiály a za ochotu, se kterou zodpovídal všechny mé dotazy.

Anotace

Cílem této bakalářské práce je vytvoření urbánní charakteristiky města Vrchlabí. Práce obsahuje 6 kapitol, ve kterých jsou shrnuty dosavadní poznatky o městě Vrchlabí a zároveň je zde vypracován nejvhodnější směr budoucího vývoje. Město je představeno z historického pohledu, je uvedeno postavení, umístění a propojení. V práci je zanalyzován územní plán města, hospodářství a stavební rozvoj, cestovní ruch a aktuální problémy města.

Klíčová slova: Vrchlabí, urbánní charakteristika, plánovací dokumentace, cestovní ruch

Annotation

The aim of the thesis is to create the urban profile of the town Vrchlabi. The thesis contains 6 chapters in which is summarized existing knowledge about the town Vrchlabi and simultaneously is there elaborated the way of development in future. The town is presented from historical context, also is noted location, position and connection in geographical sense. In the thesis is analyzed master plan, economy and building/residential development, tourism and actual problems of the town strategic changes.

Keywords: Vrchlabi, urban characteristic, planning documentation, tourism

Annotation

Das Ziel dieser Arbeit ist die Urbancharakteristik der Stadt Vrchlabi zu bilden. Der Text hat 6 Kapitel, die summieren bisherige Erfolge von der Stadt Vrchlabi. Gleichzeitig enthält die passendste Richtung der Entwicklung in der Zukunft. Die Stadt wird aus der historischen Ansicht vorgestellt, es wird die Position, die Lokation und die Verknüpfung eingeführt. In der Arbeit analysiert man der Gebietplan, die Wirtschaft und die bauliche Entfaltung, der Reiseverkehr und die aktuelle Probleme der Stadt.

Schlüsselwörter: Vrchlabí, die Urbancharakteristik, die Plandokumentation, der Reiseverkehr

Obsah

Úvod	8
Rozbor literatury a pramenů	9
1. Historie města	11
1.1. Původ názvu města	11
1.2. Počátky osídlení	11
1.2.1. Kryštof Gendorf z Gendorfu – zakladatel města	12
1.3. Vrchlabí městem	13
1.4. 18. a 19. století dějin Vrchlabí	16
1.5. 20. století ve Vrchlabí	21
1.5.1. Vznik Československé republiky (ČSR)	21
1.5.2. První republika a 2. světová válka	22
1.6. Od války po současnost	23
2. Poloha: postavení, umístění, propojení	25
2.1. Poloha města	25
2.1.1. Geomorfologické zařazení	26
2.1.2. Vrchlabská vrchovina	26
2.1.3. Zařazení v rámci administrativního členění ČR	26
2.2. Znak a prapor města	27
2.2.1. Znak města Vrchlabí	28
2.2.2. Prapor města Vrchlabí	28
2.3. Postavení, umístění, propojení	29
3. Analýza územně plánovací dokumentace	31
3.1. Strategický plán rozvoje města	31
3.2. Analýza Územního plánu města Vrchlabí	32
3.2.1. Pořizovatel, zhotovitel, hlavní projektanti	32
3.2.2. Vymezení zastavěného území	33
3.2.3. Koncepce rozvoje území obce a jeho hodnot	33
3.2.4. Urbanistická koncepce	36
3.2.5. Koncepce veřejné infrastruktury	39
3.2.6. Koncepce uspořádání krajiny	41
3.3. Návrhy a hodnocení územně plánovací dokumentace	42
4. Hospodářství a stavební rozvoj města	44
4.1. Hlavní průmyslové podniky ve městě	45
4.2. Zemědělství	47
4.3. Služby	48
4.3.1. Zdravotnictví	48
4.3.2. Školství	49
4.4. Stavební rozvoj města	50
4.4.1. Domovní fond města	52
4.4.2. Bytový fond	53
4.4.3. Projekt Čisté horní Labe	54
5. Cestovní ruch	56
5.1. Význam cestovního ruchu pro Vrchlabí	56
5.2. Předpoklady rozvoje cestovního ruchu	56
5.3. Návrhy rozvojových priorit cestovního ruchu	57
5.4. Silné a slabé stránky	58
5.5. Krkonoše – svazek měst a obcí	58

5.5.1.	Vybrané rozvojové projekty svazku	59
5.5.2.	Monitoring návštěvníků	59
5.6.	Vybrané památky ve městě Vrchlabí	60
6.	Aktuální problémy města	64
6.1.	Dopady ekonomické krize	64
6.1.1.	Návrhy řešení dopadů krize	64
6.2.	Silniční doprava a parkoviště	65
6.2.1.	Návrh řešení problému silniční dopravy a parkovišť	65
6.3.	Chybějící Strategický plán rozvoje	66
	Závěr	67
	Použité zdroje	69

Seznam obrázků a tabulek

Obrázek 1 - 3D interaktivní mapa, oblast Vrchlabí (Cenia)	25
Obrázek 2 - ORP Vrchlabí (Ústav územního rozvoje)	27
Obrázek 3 - Znak města Vrchlabí	28
Obrázek 4 - Prapor města Vrchlabí	28
Obrázek 5 - Holandské domy, Kolmá ulice	34
Obrázek 6 - Areál Škoda auto a.s. ve Vrchlabí	45
Obrázek 7 - areál podniku ARGO-HYTOS po rozšíření	46
Obrázek 8 – Tabulka 1: Ekonomicky aktivní obyvatelé Vrchlabí podle odvětví	47
Obrázek 9 – Tabulka 2: Struktura pozemků ve správních obvodech ORP k 31. 12. 2006	48
Obrázek 10 – Tabulka 3: Obyvatelstvo podle stupně vzdělání	50
Obrázek 11 - Nové autobusové nádraží Vrchlabí	51
Obrázek 12 – Tabulka 4: Domovní fond	52
Obrázek 13 - Výstavba rodinných domů - Liščí kopec	52
Obrázek 14 – Tabulka 5: Bytový fond	53
Obrázek 15 - Nedostavěný bytový dům, Komenkého ulice	53
Obrázek 16 - Realizace projektu Čisté horní Labe - Krkonošská ulice	55
Obrázek 17 - Augustiniánský klášter	61
Obrázek 18 - Kostel sv. Vavřince	61
Obrázek 19 - Mariánský morový sloup	62
Obrázek 20 - Vrchlabský zámek	63

Seznam použitých zkratk:

AZNP	Automobilový závod národní podnik
ČR	Česká republika
ČSR	Československá republika
EU	Evropská unie
EUR	Euro (měna)
KRNAP	Krkonošský národní park
ORP	Obec s rozšířenou působností
SLDB	Sčítání lidu, domů a bytů
UO	Urbanistický obvod
ÚP	Územní plán
ÚSES	Územní systém ekologické stability
ZŠ	Základní škola

Úvod

Cílem této bakalářské práce je vytvoření ucelené přehledové studie města Vrchlabí pro výuku a výzkum. Práce je rozdělena do šesti hlavních tématických celků (Historie města; Poloha: postavení, umístění, propojení; Analýza územně plánovací dokumentace; Hospodářství a stavební rozvoj města; Cestovní ruch; Aktuální problémy města) a dílčích podkapitol. Výsledný text čtenáři podává celkovou charakteristiku města Vrchlabí, dle dnešních způsobů moderní geografie. Práce má za úkol shrnout dosavadní poznatky o městě Vrchlabí a zaměřit se na další možnosti směřování města, návrhy možných rozvojových řešení a poukazovat na dílčí problémy města, s ohledem na geografickou polohu, historii, infrastrukturu i demografickou skladbu.

Kapitola o historii města zevrubně charakterizuje dlouhodobý vývoj Vrchlabí, od prvních zmínek o středověké vsi ve 14. století, až po dnešní moderní město, zaměřené především na rozvoj cestovního ruchu a poskytování služeb v této oblasti. Kapitola „Poloha: postavení, umístění, propojení“ charakterizuje Vrchlabí jak z hlediska fyzicko-geografického, tak humánně geografického. Dále jsou zde představeny symboly města a zařazení Vrchlabí v rámci administrativního členění ČR a především širší prostorové vazby, jimiž je město unikátní. Analýza územně plánovací dokumentace vychází ze studia Územního plánu města Vrchlabí (2008), z něhož se snaží vytknout základní teze, jež jsou pro rozvoj Vrchlabí podstatné. Navrhuje celková řešení, která nejlépe prostorově odpovídají městu a dále specifikuje vhodný rozvoj a směřování jednotlivých urbanistických obvodů. Kapitola „Hospodářství a stavební rozvoj města“ podává ucelený přehled o stěžejních průmyslových podnicích ve městě, sektoru služeb i oblasti zemědělství. Zároveň jsou zde charakterizovány oblasti, v nichž v současnosti probíhá stavební rozvoj, včetně analýzy bytového a domovního fondu. V oblasti rozvoje cestovního ruchu je sledován jeho celkový význam pro město, definována jsou nejvhodnější opatření, která ho podpoří. Závěrečná kapitola rozebírá největší současné problémy Vrchlabí, tedy současnou ekonomickou krizi, problematiku silniční dopravy (včetně parkovacích ploch) a především chybějící strategický plán rozvoje.

Základními metodami užitými při vzniku této práce jsou: analýza plánovací dokumentace města, rozhovory s představiteli města i řadovými občany, monitoring oblasti, rozbor odborné literatury a pramenů.

Rozbor literatury a pramenů

Vrchlabí není v geografické literatuře často zpracovávaným tématem a pokud je autorovi známo, nebylo toto téma v dané šíři prozatím popsáno.

O samotném městě přesto vzniklo několik monografií, které v jistých kapitolách zasahují i do některých témat této práce. K historii města je doposud nejobsáhlejší prací monografie Jiřího Loudy a Blanky Zázvorkové z roku 2006, která nese jméno: „Vrchlabí“. Tato publikace pojednává historii města od prvních zmínek ve 14. století až do konce století 20. Součástí textu je obsáhlá obrazová příloha, dokumentující situaci ve městě od konce 19. století (po rozšíření fotografických přístrojů). K historii města se vztahuje i krátký „Průvodce Vrchlabím“ autora Emila Flégla vzniklý krátce po 2. sv. válce roku 1946. Jedná se však o stručný dnes již silně zastaralý text, který je hodnotný především jako dobový pramen. V širším kontextu oblasti je pak vhodná také kniha Josefa Staňka z roku 1975 nesoucí název „Krkonoše a Podkrkonoší“. Pro historii a rozbor automobilového průmyslu ve Vrchlabí je stěžejní publikace Jana Králíka „Karoserie Petera“ vzniklá v roce 2008, která se zevrubně zabývá historií automobilismu ve Vrchlabí. Žádná obsáhlá historická monografie o městě Vrchlabí však doposud nevznikla. K pochopení současného stavu města v kontextu s jeho historickým vývojem je vhodné také využít nesčetného množství prací Miloslava Bartoše, který se dlouhodobě zabývá městem Vrchlabí a oblastí Krkonoš celkově.

V listopadu roku 2010 bude také vydán poslední 8. svazek knihy Karla Kuči „Města a městečka v Čechách, na Moravě a ve Slezsku“. Vzhledem k datu vydání této publikace ji však nebude možno využít.

Z aktuální literatury je pro práci stěžejní zejména „Strategie rozvoje Královehradeckého kraje 2006 – 2015“, jež se v širším kontextu zabývá touto oblastí a jejím nejbližším směřováním. Strategie rozvoje města Vrchlabí však doposud zpracována paradoxně nebyla a ani se s jejím vypracováním v nejbližší době nepočítá. Pro analýzu stavu města tak bude podstatnou zejména celková analýza územního plánu města, který byl zaktualizován v roce 2008. Dalšími zdroji informací bude pak například městský (radniční) časopis Puls a dostupný regionální tisk, především pak Krkonošský deník.

Urbánně geografická literatura využitá k sepsání této práce je reprezentována především pracemi RNDr. Martina Ouředníčka, PhD., například „Urbanizace a vývoj měst“

(2002). Z dalších pak dílčí články v časopisu Urbanismus a územní rozvoj vydávaném Ústavem územního rozvoje Brno.

Nedílným zdrojem pramenů bude také internet. Vzhledem k problematickému ověřování dat uvedených na určitých stránkách však bude využito pouze renomovaných zdrojů, jakými jsou například stránky Českého statistického úřadu (<http://www.czso.cz>), Ústavu územního rozvoje (<http://www.uur.cz>), oficiální web Městského úřadu ve Vrchlabí (www.muvrchlabi.cz) a také geoportál na stránkách České informační agentury životního prostředí (<http://geoportal.cenia.cz>).

1. Historie města

Vrchlabí je městem s bohatou historií. Město samotné leží na obou březích řeky Labe, která jím protéká. Od prvopočátků jeho existence se zde střetávaly dvě hlavní kulturní větve, německá a česká. Tento stav trval v podstatě až do konce 2. světové války, po které bylo německé obyvatelstvo na základě Dekretů prezidenta republiky vysídleno. O těchto i jiných podstatných událostech z historie tohoto města ležícího na úpatí Krkonoš bude pojednávat tato kapitola.

1.1. Původ názvu města

Název Vrchlabí je již historicky spjat s polohou města na řece Labi. Jak již z názvu vyplývá, město leží na horním toku řeky, tj. na „vrchu Labe“, odtud tedy dnešní název Vrchlabí. Dle výzkumu Profouse a Svobody (1957) prošel dnešní název jistým vývojem, používalo se například označení: Wrchlab (1359), Wrchlabie (1384), Wrychlab (1369), Wrchlabij (1525), Wrchlabj (1654), lat. Albipolis. Německé obyvatelstvo nazývalo město od začátku 16. století až do roku 1945 překládovým jménem Die Hohenelbe. První doložené znázornění obce na mapě, vzniklé pravděpodobně mezi léty 1576–1585, pochází z dílny trutnovského kronikáře Šimona Hüttela. Vrchlabí je na této obrazové mapě označeno německým názvem „Die Hohenelbe“ (Bartoš, Nováková, Fiedler 1997).

1.2. Počátky osídlení

První historicky doložitelný údaj vážící se k Vrchlabí (v dané době vsi) je z roku 1359, kdy byl do Vrchlabí dosazen nový farář Heřman z Děčína. Vzhledem k existenci fary, kterou dokládají církevní záznamy, však můžeme předpokládat vznik osady již o několik desetiletí dříve, přesné datum příchodu prvních osadníků na úpatí Krkonoš však znám není. Vrchlabským pánem byl v dané době zeman Hašek, celé pantsví pak náleželo do trutnovského manství. Sídlem pána byla v této době stará tvrz, která stála u rybníka v dnešním Zámeckém parku (Flégl 1946).

Informací o středověkém Vrchlabí není mnoho, většina se jich pojí s blíže neidentifikovatelným rodem vladýků z Vrchlabí. Povětšinou se jedná o informace spojené

s církevní správou (výměny farářů atd.). Tato doba byla pro ves velmi neklidná, období husitských válek znamenalo vypálení vsi a zničení vrchlabského probošství řádu benediktinů (Louda, Zázvorková 2006). V druhé polovině 15. století se rozhořel spor mezi Petrem z Vrchlabí a Alešem ze Šonova (zástavní pán na Hostinném). Jednalo se o spor o poddané v Lánově (obec v těsné blízkosti dnešního Vrchlabí) a také o právo lovu v přilehlých obcích. Spor skončil roku 1486 vítězstvím Petra z Vrchlabí, který tato práva získal.

Vrchlabští vladykové působili na zdejším panství až do přelomu 15. a 16. století, poté část panství po sirotcích Petra z Vrchlabí získal Jan Krupý z Probluze a zbylou část panství prodal posléze Jan z Vrchlabí roku 1502 Janovi a Hynkovi Kordulům ze Sloupna. Panství tak bylo na krátký čas rozděleno, ale už roku 1506 odkoupil Jan Kordule ze Sloupna díl svého bratra Hynka i díl, který získal Jan Krupý z Probluze. Jan měl však pouze dceru Kordulu a tak toto panství po jeho smrti připadlo do správy jejímu choti, kterým byl Jan Tetaur z Tetova, psal se rok 1518. Ihned po převzetí majetku však musel Jan Tetaur z Tetova řešit poměrně velký problém, jeho tchán totiž neplnil své manské povinnosti vůči králi a tak považoval Ludvík Jagellonský toto manství po smrti Jana Kordule ze Sloupna za uvolněné. Udržení si těchto statků stálo Tetaura a jeho ženu Kordulu nemalé finanční částky, avšak i přes potíže se jim podařilo dosáhnout cíle, když roku 1525 král Ludvík Jagellonský propustil ves Vrchlabí ze svého manství a ta se tak stala dědičným majetkem Tetaurů z Tetova. Nezůstala však v jejich vlastnictví nijak dlouhou dobu, pouze 8 let do roku 1533, kdy Vrchlabí odkoupil asi nejznámější šlechtic v dějinách města Kryštof Gendorf z Gendorfu (Flégl 1946).

1.2.1. Kryštof Gendorf z Gendorfu – zakladatel města

Osoba zakladatele města Kryštofa Gendorfa z Gendorfu je pro výklad historie města natolik podstatná, že je nutno se touto šlechticí věnovat podrobněji. Tento původem rakouský šlechtic se narodil roku 1497 v korutanském Greifenburgu. V mládí získával vzdělání a především hornické znalosti, po jejichž zevrubnějším nabití odešel působit do Čech. Pobýval nejprve v Jáchymově, aby se pak přesunul do Vrchlabí, kde na léta 1520-1523 získal kutací právo. Gendorf si byl vědom potenciálu oblasti vrchlabska, avšak zdejší panství stále patřilo Janu Tetaurovi z Tetova, který se ho prozatím nemínil vzdát. Gendorf proto odešel do služeb u nového krále Ferdinanda I. Byl jmenován do funkce vrchního komisaře jáchymovské mincovny, která byla ve prospěch krále odebrána Šlikům (1528). Vzhledem k jeho dobrým výsledkům v tomto úřadě byl roku 1530 dosazen do úřadu nejvyššího horního hejtmana Království českého a to i přes odpor některých českých stavů. Věrným služebníkem

svého krále byl i roky následující, tyto události se ovšem již nedotýkají problematiky Vrchlabí, a proto budou záměrně vynechány. Osobou zakladatele města Vrchlabí se zabývali především historici z Krkonošského muzea Louda, Zázvorková (2006).

1.3. Vrchlabí městem

Kryštof Gendorf z Gendorfu ihned po odkoupení panství ve Vrchlabí začal s jeho dalším budováním k obrazu svému. Díky dlouholetým službám pro krále Ferdinanda I. se Gendorfovi podařilo vymoci ještě týž rok městská práva pro Vrchlabí. Stalo se tak přesně 6. října 1533, od této doby má Vrchlabí městská privilegia a znak.

Tento bezesporu důležitý mezník v dějinách Vrchlabí znamenal významný příliv řemeslníků, kteří od této doby mohli ve městě působit. Objevují se tu soukeníci, řezníci, sladovníci, pekaři, kováři, ševci a jiní. Město také získalo právo trhové, byly povoleny dva výroční trhy a každotýdenní sobotní trh (Flégl 1946). Se vznikem města je logicky spjat také vznik nové správní struktury. Objevují se funkce purkmistra, rychtáře a městské rady. Je však nutno zdůraznit, že tuto správu nesmíme zaměňovat se samosprávou. Všechny tyto instituce podléhaly libovůli pána, v našem případě tedy Gendorfovi.

Kromě výsad pro město získal Gendorf také jednu významnou výsadu pro sebe. Bylo jí velké horní privilegium Krkonoš a přilehlého podhůří. Díky této výsadě mohl zde budovat hornické osady a v podstatě neomezeně budovat toto odvětví ve všech panstvích, která v této lokalitě získá. Obyvatelstvo těchto osad bylo zároveň osvobozeno od všech daní a cel včetně daní vztahujících se na trhy. Tyto výsady měly pro celý rozvoj oblasti zcela zásadní význam.

Vrchlabí se stalo centrem hornictví a železářství, v polovině 16. století byly zdejší železářny jedny z největších v celé monarchii. Hlavní produkcí bylo pásové železo a plechy určené k dalšímu kovářskému zpracování, dále pak například kosy. Roční produkce u posledně jmenovaného typu zboží byla určena i na export (především do Německa), dosahovala počtu 13500 ks/rok. V souvislosti s rozvojem hornictví a železáren se ve Vrchlabí objevují nová řemesla navazující na daná odvětví jako například: hamerníci, šmelcíři, drátaři, kováři a další. Těchto odborníků bylo na území Království českého v dané době nedostatek a přicházeli tak ze zahraničí především z alpských oblastí. Od této doby (po polovině 16. století) tak Vrchlabí získává nový demografický ráz, když původní převážně české obyvatelstvo je postupně vytlačováno. Nelze však tuto dobu považovat za začátek tohoto procesu spíše za jeho vyústění. Vrchlabí leželo na historické hranici českých zemí od svého

založení a německý národ se tu s českým potkával již dlouhou dobu. S příchodem německé šlechty i německého krále se však tento proces značně urychlil, Kryštof Gendorf dal Vrchlabí nové německé jméno Hohenelbe, které vzniklo prostým překladem názvu původního (Louda, Zázvorková 2006).

Období panování Kryštofa Gendorfa bylo pro Vrchlabí obdobím bezesporu velmi dobrým. Z menší vsi se stalo městečko se zhruba 40 domy, kostelem, chudobincem a rozvinutým hornicko hutnickým průmyslem. Gendorf zemřel v roce 1563 a jeho panství přešlo na dceru Eustachii. Ta však zemřela již v roce 1568, a protože neměla žádného syna, rozdělilo se panství mezi její tři dcery. Vrchlabské panství tak bylo rozděleno mezi Míčany z Klinštejna, Markvarty z Hrádku a Miřkovské ze Stropčic.

V životě města nicméně zásadní změny neproběhly. Noví páni sice nebyli zdaleka tak odborně zdatní v oblasti hornictví a hutnictví, avšak díky předchozí systematické práci Gendorfa tento průmysl relativně vzkvétal. Objevuje se tu i nové odvětví, které zvláště v dalších etapách vývoje města mělo hrát důležitou roli. Zmíněným odvětvím bylo samozřejmě lnářství a tkalcovství. Cech vzniknul ve městě roku 1590.

Vrchlabské panství nezůstalo rozděleno příliš dlouho. Na přelomu 16. a 17. století jej spojil v jeden celek Vilém Miřkovský ze Stropčic, když skoupil zbývající části rozděleného panství. 80. léta 16. století můžeme považovat za jedno z nejlepších období v dějinách města, celkový růst byl v dané době nebývalý (přiliv řemeslníků, vznik nových cechů atd..), ve zdejších železárnách se také začaly vyrábět hlavně a zámky pušek, což mělo pro další rozvoj velký význam, blížila se třicetiletá válka.

Vilém Miřkovský byl sice evangelického vyznání, avšak v protihabsburském hnutí zaujímal pasivní postoj. I proto získal po porážce tohoto hnutí v začátcích třicetileté války od císaře tzv. „generální pardon“, díky němuž nebyl zbaven majetku ani jinak perzekuován. Situace se nicméně i tak vyvinula v jeho neprospěch, který byl způsoben polohou jeho panství a také průmyslovým zaměřením oblasti především tedy železárnami a výrobou zbraní. O panství totiž projevil zájem císařský generalissimus Albrecht z Valdštejna. Miřkovský na panství sice dožil, avšak Valdštejnovi v dané době samozřejmě nešlo vzdorovat a panství mu tedy prodal za 110 000 kop míšenských grošů (Gerstner 1967). Ten ihned zařadil panství mezi své ostatní statky a naplno ho využíval k potřebám válečným. Vrchlabí tedy válkou v této době nikterak postiženo nebylo. Naopak válečná výroba zněkolikanásobila obrát místních výrobců, z kterého následně profitovalo a bohatlo celé město. Díky důležitosti Vrchlabí pro celkové hospodářství Valdštejnova panství zde nebyla tolik přísně prosazovaná rekatolizace. Nelze sice říci, že se obyvatelů netýkala, avšak aby se Valdštejn vyhnul odlivu odborníků ve

zdejších podniků (horníci, hutníci), raději byl v tomto směru velmi shovívavý. Pro obě strany to také bylo ekonomicky nejvýhodnější řešení.

Albrecht z Valdštejna byl na příkaz císaře 25. února 1634 zavražděn a panství se tak formálně navrátilo do majetku samotného Ferdinanda II. Ten ale zdejší statky fakticky samozřejmě nikdy nespravoval. Vlivem finančně vysilující dlouhodobé války byl nucen získávat peníze od šlechty, již pak jako náhradu pohledávek často daroval různé statky. Tak se roku 1635 dostalo Vrchlabí do rukou Rudolfa z Morzinu. Tento rod je pro Vrchlabí velmi významný, jeho potomci drželi zdejší panství až do roku 1918, tedy do doby zrušení šlechtických privilegií.

Doba nástupu Morzinů již pro město nebyla příliš příznivá. Do Čech vstupovali Švédové a jejich nájezdy samozřejmě poznamenaly život i na Vrchlabsku. Vzhledem k většinově protestantskému obyvatelstvu města však škody byly daleko menší než například v případě sousední Jilemnice, či Trutnova, které byly Švédy podpáleny. Oproti jiným městům tak ve Vrchlabí vzrostl během války počet domů (z 92 na 96 a počet obyvatel zhruba o 30 na 490) (Gerstner 1967). Pokud však budeme sledovat hospodářskou situaci, tak ta se poměrně výrazně zhoršila. Po počátku spojeném s rozvojem vzhledem k výrobě zbraní v rámci Valdštejnova impéria přišel zlom. Z počátku sice nikterak výrazný, avšak po několikeré návštěvě válečných vojsk už více než patrný. Na přelomu 60. a 70. let 17. století je tak městská kasa velmi vyčerpaná a Morzinové musí prodávat i části nemovitého majetku.

Období druhé poloviny 17. století je spojeno především s rekatolizací, která tentokrát těžce dolehla i na obyvatelstvo Vrchlabí. Dříve především luteránské město bylo tvrdě rekatolizováno zejména Pavlem z Morzinu, ale již jeho bratr Rudolf s tímto fenoménem začal. Už roku 1638 tak do města přišli jezuitští misionáři z Jičína. Dalším významným momentem období rekatolizace je rok 1648, kdy byla městu obnovena horní privilegia avšak pouze pro nekatolíky. Tento čin samozřejmě velmi vyhrotil již tak nábožensky neutěšenou situaci města. Roku 1651 dokonce ve městě došlo k povstání, když Pavel z Morzinu požadoval po městských radnících striktní přestup na katolickou víru. Povstání ale bylo potlačeno a městští radní se vůli pána podřídili. Následkem těchto událostí pak byla významná vlna emigrace, když město a jeho nejbližší okolí opustilo 149 osob, v dané době tedy přibližně 1/3 obyvatel. Rekatolizace ve městě tehdy zvítězila, ač i nadále probíhaly menší spory (Louda, Zázvorková 2006).

Ke konci století se ekonomická situace začíná lepšit. I přes zavedení odvodu dávek a zavedení robotní povinnosti vzkvétala ve městě především výroba zbraní. Vyráběly se zde muškety, kulovnice, brokovnice, ale i pouze některé díly, například pažby. V dané době bylo

ve městě na 30 mistrů zabývajících se výrobou palných zbraní. Za všechny lze jmenovat rodiny Erbenů a Ludwigů. Zbraně vyrobené Christofem Ludwigem lze i dnes najít v nejrůznějších soukromých sbírkách.

Morzinové si byli vědomi vratké situace na poli výroby zbraní, a proto se snažili ve Vrchlabí vybudovat i jiná výkonná odvětví. Pavel Morzin tak byl jedním z „hnacích motorů“ zdejší plátenické výroby, která postupně ve městě našla své místo, dokonce bylo zboží vyváženo i na zahraniční trhy. Zpracovával se zde len, vlna a později také bavlna. Ta však spíše až za Jana Rudolfa z Morzinu, který ve městě vládl v letech 1688-1702. Na počátku 18. století působilo ve Vrchlabí přes 50 tkalcovských mistrů. Město samotné pak také vzrostlo, k roku 1700 se váže údaj 228 stojících domů. Jejich počet se tedy od poloviny století více než zdvojnásobil. Vývojem tkalcovství na Vrchlabsku se zabývali především Gerstner (1967), ale i Flégl (1946), či Louda se Zázvorkovou (2006). Toto téma je neodmyslitelně spjato s celou oblastí, a proto se mu zpravidla žádná práce nemohla vyhnout.

1.4. 18. a 19. století dějin Vrchlabí

V roce 1702 se k moci na panství ve Vrchlabí dostává syn Jana Rudolfa – Maxmilián. Za jeho vlády ve Vrchlabí započala stavba kláštera augustiniánů. Dnes je tato budova sídlem Krkonošského muzea. V době svého vzniku však byla stavěna především z důvodu další podpory rekatolizace (Louda, Zázvorková 2006). Vrchlabí leželo na hranicích s Německem a Polskem, často se tu tedy střetávaly náboženské proudy, z Německa pak především luteránství, které se Morzinové snažili i tímto projektem ještě více omezit. Základní kámen kláštera byl položen roku 1705, dokončen byl až roku 1725. Maxmilián se toho již nedomohl, neboť už v roce 1706 zemřel a panství připadlo jeho bratrovi Václavovi z Morzinu. První řeholníci do rozestavěného kláštera přišli již v roce 1713, působilo zde 12-15 augustiniánů. V roce 1754 vznikla v klášteře lékárna, prvním lékárníkem se stal Ital Edmund Cocceti.

Václav z Morzinu byl velmi nakloněn umění a stavitelství obecně, tato jeho vášeň se ale neblaze projevila na financích jeho panství. Rodu Morzinů hrozil bankrot. Panství nakrátko převzal po Václavově smrti (1737) jeho syn Karel Josef, avšak i on poměrně záhy umírá, psal se rok 1741. K moci se dostal František Xaver z Morzinu, za kterého ale do dosažení plnoletosti „vládl“ poručníci. To byla poměrně krátká a úspěšná éra, protože se podařilo odvrátit rodový bankrot. František Xaver pak po dosažení dospělosti sám nebyl dobrým

vladařem a celé jeho panství skomíralo. Po většinu jeho života bylo kvůli rozsáhlým dluhům pod nucenou správou.

Tato situace přinesla poměrně paradoxně prospěch pro obyčejné obyvatelstvo města. Spory mezi správcem Havlem a Františkem Xaverem z Morzinu vedlo ve Vrchlabí až ke zrušení roboty, která se od roku 1783 převáděla na peněžní dávky. F. X. z Morzinu tímto způsobem řešil svoji velmi špatnou finanční situaci. Jeho dědici Rudolfovi z Morzinu však ani toto nepomohlo a musel přistoupit roku 1795 na rozprodej rodového majetku. Po vyrovnaní všech dluhů však vzápětí koupil Vrchlabí zpět a jako jeden z mála svých statků si toto panství Morzinové nechali.

18. století zasáhlo obyvatelstvo města především díky válkám o rakouské dědictví (slezské války), které se rozhořely po nástupu císařovny Marie Terezie k moci. Mezi léty 1741-1742 se ve městě několikrát zastavovaly oddíly mušketýrů i dělostřelců. Město muselo jednotkám císařovny poskytnout ubytování i stravu. To mělo za následek jak vyčerpání města po finanční stránce, tak zlikvidování zásob potravin (především obilí). Roku 1744 město vyplnili postupující pruské jednotky, které také vyplnily vrchlabský klášter. Prusové však byli záhy dopadeni a ukradené cennosti se vrátily zpátky do Vrchlabí (Louda, Zázvorková 2006).

Díky vzniku tereziánského katastru, který nahrazoval již zastaralé údaje z berní ruly, se také dovídáme zajímavé informace o Vrchlabí v polovině 18. století. Stálo zde 252 domů, které obývalo cca. 2500 obyvatel. Většina obyvatelstva měla převážně řemeslnický charakter, orná půda patřila k zhruba polovině domů. Ještě před sto lety stěžejní železářský průmysl však prakticky vymizel. Ve městě působil již pouze jeden puškař, oproti tomu se zde vyskytovalo 24 tkalcovských mistrů, ale i další řemeslníci a obchodníci napojení na textilní průmysl (lnáři, přadláři). Významnou událostí bylo bezesporu také otevření nové radnice, která se začala používat roku 1737 a stojí na dnešním náměstí T. G. Masaryka.

Po prohraných válkách o rakouské dědictví bylo Slezsko postoupeno Prusku a Vrchlabí se rázem stalo hraničním městem. To mělo neblahé následky o pár let později během další rakousko-pruské války, kterou byla známá sedmiletá válka (1756-1763). Město se často stávalo útočištěm postupujících armád a bylo v podstatě jedno, jestli se jednalo o armády Rakouska či Pruska. Drancování vojáků bylo téměř stejné. Je nutno podotknout, že rakouskou armádu nelze brát za „domácí“ v pravém slova smyslu. Říše Marie Terezie daleko přesahovala hranice Království českého. Do Vrchlabí se tak dostávala sice vojska rakouská, ale tvořená například chorvatskými pluky, jejichž ztotožnění s místním obyvatelstvem samozřejmě neexistovalo (Gerstner 1967). Poslední armády v tomto století se ve městě

objevily v roce 1778 při tzv. „bramborové válce“ (války o bavorské dědictví). Opět proběhlo tradiční drancování města. Vrchlabí však posléze dostalo od nového císaře Josefa II. reparaci ve výši 80 000 zlatých.

Neutěšená situace let meziválečných vedla i ve Vrchlabí k selským nepokojům, které se v roce 1775 odehrávaly v celé monarchii. Selské povstání ve městě proběhlo 23.3. 1775, kdy desítky vzbouřenců pronikly na vrchlabský zámek a dožadovaly se ústupků u vrchnostenských úředníků. Vůle k menším ústupkům zde byla, ale obyvatelstvo se rozhádalo, načež byla bouře rozehnána 27.3. 1775 vojskem.

Významným milníkem pro Vrchlabí byl také známý Patent o zrušení nevolnictví vydaný císařem Josefem II. roku 1781. Dva roky po něm, jak už bylo výše zmíněno, následovalo zrušení (resp. převedení) roboty na peněžní dávky. Panství se tak stalo prakticky privátním celkem, když byla jeho půda rozdělena mezi poddané. Zároveň to mělo za následek vznik nových vesnic v okolí Vrchlabí, kterými byly Harta (Podhůří) a Fuchsberk (Liščí kopec). Obě tyto obce jsou dnes již součástí města Vrchlabí s převážně obytnou funkcí. Problematikou místních názvů měst a vesnic (jejich významem, vývojem a dobovou charakteristikou) se podrobně zabýval Profous a Svoboda (1957).

Ke konci století opět na Vrchlabsku posilnil svou pozici textilní průmysl. Jako v jednom z mála měst monarchie zde byla roku 1770 založena tkalcovská škola. Díky ní se ve městě rekrutoval dostatečný počet odborníků v tomto odvětví. Pozitivní efekt se dostavil již roku 1788, kdy ve městě otevřel pobočku vídeňský velkoobchod Jenny Aebly a Comp. Textilní výroba tak ve městě výrazně zesílila a stala se ještě více dominantní než doposud. Pro drobné tkalce však vznik této pobočky znamenal spíše zhoršení situace, konkurence byla veliká.

Přelom 18. a 19. století se nesl především ve víru reforem císaře Josefa II. Ten roku 1790 poskytl Vrchlabí právo na vlastní magistrát, tedy městský úřad s novou benevolentnější samosprávou. V čele úřadu stál purkmistr, jehož v jeho funkci doplňoval silný úřednický aparát, který byl nově státně zkoušen (funkce ve státní správě tedy již vyžadovala odpovídající vzdělání) a zároveň byl za výkon své funkce zodpovědný. V neposlední řadě je potřeba připomenout zavedení školní docházky, která přišla do Vrchlabí již za Marie Terezie roku 1774. Vzhledem k poměrně velkému množství úlev pro děti sedláků a rolníků (např. při žních apod.) však ani toto uzákonění neznamenal zásadní zaplnění školních lavic. Postupem doby to však mělo nesporně pozitivní efekt na vzdělání neurozeného obyvatelstva v celé oblasti.

Ne všechny císařovy reformy byly brány ve Vrchlabí s jásotem. Císař se snažil zrušit půlstoletí starý augustiniánský klášter (rušení klášterů bylo pro dobu Josefa II. velmi typické), avšak to se mu nepodařilo. Zanikla nicméně klášterní lékárna, která musela ukončit činnost. Řád augustiniánů pak byl zmenšen, z původního počtu 15 mnichů v klášteře mohli zůstat pouze dva. Zakázány byly také různé církevní průvody a procesí. Právě tyto změny neslo obyvatelstvo velmi zle. Tereziánskými a Josefínskými reformami, které měly vliv na život celé monarchie se významně zabývá encyklopedická práce Bělina, Kaše a Kučery (2001).

Začátek 18. století znamenal pro Vrchlabí opět válečné zatížení. Do města sice nikdy nevstoupila vojska, avšak peněžní dávky velkou měrou zatěžovaly rozpočet. Situace byla ostatně velmi špatná v celé monarchii, což dokládá státní bankrot vyhlášený v roce 1811. Významným milníkem byl rok 1815, kdy byl ve Vrchlabí založen městský špitál.

Počet obyvatel ve Vrchlabí doznal v první polovině 19. století poměrně významných změn. Oproti 2167 osobám žijícím ve městě roku 1786 (počet osob klesl oproti údaji z tereziánského katastru zejména kvůli hladomoru ze 70. let 18. století) jich zde žije v roce 1824 2583. Počet obyvatel má tedy dlouhodobě tendenci se zvyšovat, avšak vlivem neočekávatelných katastrof se tak v konečném důsledku nedělo. Důkazem budiž epidemie cholery z roku 1832, které na vrchlabsku podlehl cca. 600 lidí (v rámci farnosti Vrchlabí).

Kromě těchto katastrof je třeba si všimnout také zhoršující se situace v hospodářství. Vyjma již zmiňovaného celkově špatného stavu v celém státě na Vrchlabí těžce dopadla tzv. kontinentální blokáda vedená proti Velké Británii Napoleonem Bonapartem. Vrchlabský textilní průmysl byl ve velké míře závislý na vývozu, který touto situací obrovsky utrpěl (Louda, Zázvorková 2006). Výroba se minimalizuje a skomírá. Po konci této blokády se na naše trhy začínají dostávat levnější tkaniny právě především z Anglie, ve které o půlstoletí předtím začala průmyslová revoluce. Vrchlabí se začalo dařit konkurovat těmto výrobkům až kolem poloviny 19. století. Nikdy však výroba už nedosáhla kvantity před začátkem kontinentální blokády. Pro první polovinu 19. století je také typické převedení přádelen a bělidel do soukromých rukou. První soukromé bělidlo založil roku 1803 Wenzel Zirm v Hartě.

Nejvýznamnějším rokem v první polovině 19. století můžeme z hlediska hospodářství a infrastruktury vyzdvihnout rok 1837, kdy byl ve městě zřízen samostatný poštovní úřad. V témže roce se ve městě poprvé objevuje jeden z pilířů průmyslové revoluce – parní stroj. Ten ve Vrchlabí poháněl mandl a byl jediným parním strojem v Bydžovském kraji, do kterého Vrchlabí v této době spadalo. S první polovinou 19. století je také spjat rozvoj papírenského průmyslu, jsou založeny dvě papírny – Kieslingova a Ettelova.

Revoluční rok 1848 se ve Vrchlabí nesl v poměrně konzervativním duchu. Vzhledem k převodu roboty na peněžní dávky již o více než 60 let předtím (v oblasti pouze pro vrchlabské panství) bylo obyvatelstvo méně radikální oproti centrům revoluce, kterými byla Praha či Vídeň. Zprávy o událostech v těchto městech a posléze na Kroměřížském sněmu tak do města přicházely s několikadenním zpožděním prostřednictvím tisku. I tak ale vznikla ve Vrchlabí ozbrojená garda, která se vydala bránit Prahu bombardovanou generálem Windischgrätzem. Tato garda, která postupně splynula i s ostatními uskupeními v rámci Bydžovského kraje, se však posléze rozpadla. K žádnému konfliktu nikdy nedošlo. Vrchlabská však přečkala toto revoluční období a nakrátko plnila funkci strážní služby ve městě. Roku 1851 ale byly všechny tyto gardy zrušeny.

Co tedy přinesl městu revoluční rok, když zde faktické zrušení roboty proběhlo již dříve? V první řadě samozřejmě zrušení poddanství a nabytí občanských práv pro obyvatelstvo. Dále pak zřízení okresního hejtmanství ve Vrchlabí, které spravovalo oblast Vrchlabí, Jilemnice a Rokytnice nad Jizerou. Tento úřad již také nepodléhal vrchnosti, která ho sice mohla spravovat (nebylo to výjimkou), ale nebyla v tomto ohledu nijak privilegována. Toto okresní hejtmanství doznalo jistých změn roku 1868, od kterého se politický okres Vrchlabí skládal z podokresů Vrchlabí a Hostinné. Tento okres měl právní platnost až do pádu monarchie a poté i v ČSR, zrušen a nahrazen okresem Trutnov byl až v 60. letech 20. století. Město Vrchlabí navíc získalo roku 1853 statut svobodného města. Čítalo v této době 360 domů a mělo 3346 obyvatel (Louda, Zázvorková 2006).

Po polovině století se začal ve městě rozmáhat kdysi slavný lnářský průmysl. Díky mechanizaci výroby se v Hořejším Vrchlabí rozběhla nová mechanická přádelna lnu. Fungovat začala roku 1852. Vznikla díky podnikatelům F. Ritschelovi a Vilibaldu Jeriovi. Ti se posléze rozdělili, když si Jerie otevřel přádelnu vlastní (Gerstner 1967).

Vrchlabí v této době začalo opět prosperovat a ve městě vznikaly firmy nejrůznějšího typu. Nejvýznamnější z nich byla firma Ignáce Theodora Petery, který tu roku 1864 založil továrnu na výrobu kočárů a sedlářství. Byla to právě tato firma, která zde vyrobila roku 1908 první automobilovou karoserii. Dala tak vzniknout automobilovému průmyslu ve městě. Tento podnik pak fungoval až do 2. sv. války, po únoru 1948 byl znárodněn a přičleněn k AZNP Mladá Boleslav, tedy dnešní ŠKODA auto a. s. Historií, vývojem a zajímavostmi z dějin vrchlabské „Škodovky“ se zabýval podrobně Králík (2008).

Významným milníkem se stal rok 1872, kdy byla dostavěna železniční odbočka a Vrchlabí získalo spojení železnicí do Kunčic. Ve stejném roce vznikla také městská plynárna, roku 1889 vodovod a roku 1900 první menší elektrárna. Za zmínku stojí také vznik Spořitelny

města Vrchlabí (1860), nebo stavba nové školy v letech 1875-1876 na Náměstí Míru. Okresní nemocnice vznikla ve městě roku 1899.

1.5. 20. století ve Vrchlabí

Na přelomu 19. a 20. století se ve městě dostává na přetřes národnostní otázka. Soužití Čechů a Němců se stávalo složitějším. Vrchlabí nebylo ryze českým městem, avšak až do rozvoje hornictví a železářství v 16. století zde jistá převaha Čechů pravděpodobně byla. Německé obyvatelstvo přicházelo právě především v období rozmachu těchto odvětví. V 18. století můžeme Vrchlabí považovat za čistě německé město. Rozvoj průmyslu zejména pak po polovině 19. století však znamenal potřebu levné pracovní síly, kterou se stávalo především dělnictvo z vnitrozemí. Na přelomu 19. a 20. století bylo ale ve Vrchlabí Čechů pouze 7%, tedy jasná minorita. Vznikaly zde proto různé spolky, které měly upevňovat pozici jednoho či druhého národa. Pobočku ve městě měla například Česká beseda. Bylo založeno německé gymnázium (1909) a v roce 1913 naproti tomu také menšinová česká škola. Vrchlabí však zůstávalo i nadále především německým městem.

1.5.1. Vznik Československé republiky (ČSR)

Vzhledem k demografické skladbě, která byla nastíněna v minulé kapitole, není překvapením, že 1. světová válka a hlavně vznik nových států po ní nebyl německým obyvatelstvem nikterak oslavován, ba přímo naopak. Němci se vzepřeli nově ustavenému Národnímu výboru Roberta Turky (místní výbor ve Vrchlabí) a v rámci celých Sudet vytvořili separatistickou vládu nezávislou na nově ustavené ČSR. Vrchlabí spadalo do provincie Deutschböhmen se sídlem v Liberci. Dle Loudy a Zázvorkové (2006) dokonce ve městě operovala i německá vojenská jednotka Bürgerwehr, složená především z válečných navrátilců. Situaci se podařilo stabilizovat až v prosinci 1918, kdy do sousední Horní Branné vpochoďovala československá armáda. Zástupci Bürgerwehru kapitulovali bez boje. Obecně se dá konstatovat, že po prohrané válce už nebyla ze strany těchto jednotek chuť účastnit se dalších bojů, které by vzhledem k mezinárodním dohodám (Versailleský systém) stejně neměly význam. Problematikou vzniku republiky se zabýval podrobně například Kvaček (2003) či dále Kárník (2000), jehož výzkum v tomto směru obsáhl celé období tzv. „První republiky“.

1.5.2. První republika a 2. světová válka

Po zabezpečení celistvosti státu byli na klíčové posty dosazováni „loajální“ úředníci, tedy především Češi, zřídka i Němci, kteří nějakým způsobem prokázali, že nemají tendence podrývat autoritu nového státního celku jímž byla ČSR. Poslední demonstrace proti novému státu proběhla 4.3. 1919, avšak byla rozehnána (Kárník 2000).

Situace se celkově uklidnila v průběhu 20. let, a to především díky ekonomickým úspěchům nově vzniklého státu. Ve Vrchlabí se začalo dařit především netextilním odvětvím, hlavně strojírenství. Již zmiňovaná firma Petera prosperovala. Roku 1923 byla založena firma Löwit, která vyráběla kabely a elektrické vodiče (dnešní Kablo elektro a.s.). Celkově se město dostávalo do „normálních“ kolejí poklidného hraničního města z předválečného období. Místními dějinami Vrchlabí ve 20. století se prozatím zabývala pouze práce Loudy a Zázvorkové 2006).

S příchodem hospodářské krize se však destabilizovala i nacionální situace na Vrchlabsku. Do popředí zájmu se dostávají fašistické strany (Národní obec fašistická) a především Sudetoněmecká strana (SdP) vedená Konrádem Henleinem. Ta ve Vrchlabí vyhrála volby v roce 1935 se ziskem 64,1 % hlasů. Sudetoněmecká strana posléze neustále vytvářela nátlak na představitele ČSR, který vedl až k tzv. „Mnichovskému diktátu“, po kterém jsme museli postoupit pohraničí nacistické Třetí říši. První jednotky wehrmachtu vstoupily do města 8.10. 1938 a je nutno podotknout, že tento příchod byl v drtivé většině německých obyvatel oslavován (Louda, Zázvorková 2006). Vrchlabí se v roce 1939 stalo centrem jednoho z landrátů, který byl součástí říšské provincie Sudetenland vedené Konrádem Henleinem. České obyvatelstvo uprchlo do vnitrozemí Protektorátu Čechy a Morava. Starostou Vrchlabí byl v této době Karl Wendt.

Počáteční euforie německého obyvatelstva odeznívala s příchodem války a nedostatku potravin, který po roce 1939 následoval. Ve městě byly zřízeny pracovní tábory pro válečné zajatce a také pro nuceně nasazené obyvatele obsazených území. V Hořejším Vrchlabí vznikla pobočka koncentračního tábora Gross Rossen, ve kterém byly zadržovány židovské ženy. Válečnou výrobu ve městě zajišťovala především firma Stolzenberg, která vyráběla servomotory pro letecký průmysl.

S koncem války přicházeli do města uprchlíci z německého Slezska. Již ke konci roku 1944 se situace postupně stávala pro německé vedení neudržitelnou a Němci předali landrát Vrchlabí do rukou Čechů ještě před příchodem Sovětů 8. května 1945. Vrchlabský městský úřad převzal Josef Bulušek, okresní správu pak vedl JUDr. Stanislav Hlaváč.

1.6. Od války po současnost

Ihned po ukončení války se situace v pohraničí začala vyhrcovat. Již 12. května byl ve městě zřízen sběrný tábor pro Němce. První odsunový transport odjel již 18.5. 1945. Jednalo se o tzv. „divoký odsun“, který proběhl v několika vlnách ihned po konci 2. světové války. Je však potřeba podotknout, že byl koordinován správou ČSR a i nejvyšší představitelé státu o něm věděli. Řízený odsun pak probíhal od podzimu 1945 na základě Postupimské konference, která o něm rozhodla. Dekrety prezidenta republiky nelze v tomto smyslu chápat jako jakoukoliv směrnici o odsunu německého obyvatelstva. Odsun byl podepsán v Postupimi vítěznými velmocemi a Dekrety prezidenta republiky rozhodovaly zejména o otázkách nabytí a pozbytí českého či německého (říšského) státního občanství. Osoba, která na základě dekretů byla považována za Němce, pak byla odsunuta. Problematikou odsunu sudetských Němců se zabývala především Hahnová (1999).

V součinnosti s odsunem Němců přicházelo do pohraničí nové české obyvatelstvo z vnitrozemí. Vzhledem k průmyslovému charakteru města probíhalo dosídlení Vrchlabí velice rychle, o život zde byl zájem. Pro porovnání: v roce 1930 mělo Vrchlabí 8357 obyvatel a v roce 1950 pak 7787. Pokud vezmeme v potaz fakt, že se vyměnilo více než 95 % obyvatelstva, lze to chápat jako úspěch.

Při volbách v roce 1946 zvítězila ve Vrchlabí komunistická strana se ziskem 60 % hlasů. Převrat z února 1948 proběhl ve městě bez větších „komplikací“ či demonstrací. Nejdůležitější poválečnou správní změnou ve Vrchlabí bylo připojení Hořejšího Vrchlabí a Hartý (přejmenované na Podhůří) k městu Vrchlabí.

Poválečný průmysl již nestihl přejít do soukromých rukou a po roce 1948 byl definitivně znárodněn. Nejvýznamnějšími podniky byly ŠKODA (AZNP Mladá Boleslav), strojírenská firma TOS (následovník firmy Stolzenberg), textilní podniky Mileta a Tiba. Firmu Löwit nahradila společnost Kablo. Vrchlabí tak nadále zůstávalo průmyslovým městem, avšak jeho vývoj samozřejmě vzhledem k režimu a orientaci na SSSR do budoucna zaostával.

Roku 1961 byl ve Vrchlabí zrušen okresní úřad a město je od tohoto roku součástí okresu Trutnov (až do zrušení okresů k 1.1. 2003).

Sametová revoluce v roce 1989 znamenala pro obyvatele zejména otevření zahraničních trhů a následný příliv investic. Zároveň také začala výrazná orientace města na turismus a služby, ze kterých těží do dnes. Vrchlabí lze v současnosti charakterizovat jako

turistickou destinaci s orientací na terciér, avšak pozadu nezůstává ani průmysl, který již historicky k městu neodmyslitelně patří.

2. Poloha: postavení, umístění, propojení

V následující kapitole je Vrchlabí představeno z hlediska své polohy (fyzicko-geografická charakteristika), umístění a propojení na blízká regionální centra (humánně-geografická charakteristika). Nechybí také zařazení města z hlediska administrativního členění a kapitola zabývající se znakem a praporem města.

2.1. Poloha města

Město Vrchlabí se nachází v severní části Královéhradeckého kraje. Pro svou polohu přibližně uprostřed masívu Krkonoš je tradičně nazýváno turistickou branou těchto hor. Podle dřívějšího administrativního členění spadalo do dnes již neexistujícího okresu Trutnov. V blízkém okolí se nacházejí vesnice jako například Kunčice nad Labem, Horní a Dolní Branná, Lánov, či na severu obec Špindlerův Mlýn.

Absolutní poloha:

zeměpisná šířka: 50° 37' 40"

zeměpisná délka: 15° 36' 37"

(O relativní, resp. relační poloze blíže v kapitole 2.3. Postavení, umístění, propojení)



Obrázek 1 - 3D interaktivní mapa, oblast Vrchlabí (Cenia)

(Zdroj: Portál veřejné správy České republiky, <http://geoportal.cenia.cz>)

2.1.1. Geomorfologické zařazení

Dle Jaromíra Demka a Petera Mackovčina (2006) geomorfologicky spadá území, na kterém se nachází Vrchlabí, do celku Krkonoše (vyvrásněném hercínským vrásněním v prvohorách před cca. 600 mil let). Bližším podcelkem je pak Vrchlabská vrchovina. Celkově toto území patří do Krkonošsko-jesenické soustavy v rámci České vysočiny. Město samotné se nachází v údolí řeky Labe, která jím protéká.

2.1.2. Vrchlabská vrchovina

Vrchlabskou vrchovinu můžeme charakterizovat jako členitou vrchovinu, složenou z chloritickosericitických a grafitických fylitů krkonošského krystalinika. Členění vrchoviny je dáno údolími potoků přitékajících s vyššího horského reliéfu. Nejvyšším bodem je Zlatá vyhlídka 807 m (Demek, Mackovčín 2006).

2.1.3. Zařazení v rámci administrativního členění ČR

Vrchlabí je obcí s rozšířenou působností (v minulosti spadala do dnes již neexistujícího okresu Trutnov). Správní obvod je vymezen územím obcí: Čermná, Černý Důl, Dolní Branná, Dolní Kalná, Dolní Dvůr, Dolní Lánov, Horní Kalná, Hostinné (obec s pověřeným obecním úřadem), Klášterská Lhota, Kunčice nad Labem, Lánov, Prosečné, Rudník, Strážné, Špindlerův Mlýn, Vrchlabí. Oficiálním názvem úřadu pak je Město Vrchlabí - Městský úřad ve Vrchlabí. Dle dat Ústavu územního rozvoje (2006) rozloha tohoto správního území činí 284 km², žije zde 27 673 obyvatel (k 1.1 2004). Hustota obyvatel na 1 km² je 97 (129 průměr v ČR).



Obrázek 2 - ORP Vrchlabí (Ústav územního rozvoje)

(Zdroj: Ústav územního rozvoje, <http://www.uur.cz/default.asp?ID=2136>)

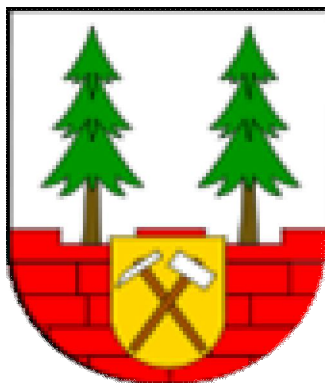
Kontaktní spojení:

Město Vrchlabí - Městský úřad ve Vrchlabí
Zámek čp. 1
54301 Vrchlabí
IČO: 00278475
DIČ CZ00278475

2.2. Znak a prapor města

Hlavní symboly města jsou logicky povětšinou spjaté s jeho historií a nejinak tomu je v případě města Vrchlabí. V jeho znaku i praporu nalezneme charakteristická zobrazení tohoto horního města, tedy mlátek a želízko.

2.2.1. Znak města Vrchlabí



Obrázek 3 - Znak města Vrchlabí

(Zdroj: Wikipedie. Otevřená encyklopedie, <http://cs.wikipedia.org/wiki/Vrchlab%C3%AD>)

Znak města Vrchlabí je rozdělen cimbuřím na horní stříbrnou část a spodní červenou. Z dělení vyrůstají ve stříbrném poli 2 jedle a v červeném poli se nachází zlatý štítek se zkříženým hornickým náčiním – mlátkem a želízkiem.

2.2.2. Prapor města Vrchlabí



Obrázek 4 - Prapor města Vrchlabí

(Zdroj: Wikipedie. Otevřená encyklopedie, <http://cs.wikipedia.org/wiki/Vrchlab%C3%AD>)

Prapor města je rozdělen do 5 vodorovných pruhů: zelený, stříbrný, červený, stříbrný a zelený pruh. V červeném pruhu se nachází zlatý štítek se zkříženým hornickým náčiním – mlátkem a želízkiem.

2.3. Postavení, umístění, propojení

Vrchlabí je bezesporu jedním z nejvýznamnějších měst tohoto regionu. Již historicky je považováno za vstupní bránu do Krkonoš, a proto není náhodou, že v něm sídlí některé významné instituce a podniky. Jak již bylo zmíněno v předchozích kapitolách, Vrchlabí je díky své velikosti a celkové infrastruktuře obcí s rozšířenou působností (dále ORP). Z tohoto důvodu se stává administrativním centrem i pro obyvatele z okolních měst a vesnic, kterých bylo k 1.1. 2004 celkem 27 673 (Ústav územního rozvoje 2006).

Sídlo městského úřadu a jeho pobočky jsou proto vytíženými institucemi státní správy v nejbližším okolí. Kromě dojížděky za prací však Vrchlabí funguje také jako regionální centrum služeb. Ve městě například sídlí soukromá Horská nemocnice Krkonoše, která má pro obyvatele celého regionu a Krkonoš obecně nezpochybnitelný význam. Důležitým faktorem je zde přítomnost přístavací plochy pro vrtulník, díky které toto zařízení zpravidla poskytuje akutní pomoc v případě různých neštěstí a nehod v horských partiích Krkonoš.

Další významnou institucí sídlící ve městě je Správa Krkonošského národního parku. Vrchlabí je tak střediskem nejen administrativy státní správy, ale také centrem ochrany přírody v celém regionu. Tato instituce dále úzce spolupracuje s Krkonošským muzeem, díky kterému šíří osvětu o národním parku, jeho hodnotách a celkovém významu ochrany přírody pro život budoucích generací.

Vrchlabí také můžeme považovat za střed oblasti i z hlediska zaměstnanosti a dojížděky za prací. Město je již historicky průmyslově zaměřené, přičemž průmyslové podniky zaměstnávají i dělníky z okolních obcí. Dominantní v tomto ohledu je jistě Škoda auto a.s., hlavní zaměstnavatel v oblasti, na nějž je napojen nespočet dalších podružných firem zabývajících se výrobou součástek pro automobilový průmysl. Z dalších podniků je to pak zejména ARGO-HYTOS a OPTREX Czech a.s..

Jak již bylo zmíněno v kapitole o historii města, Vrchlabí bylo dlouhou dobu centrem tehdejšího správního okresu. V roce 1960 však proběhla restrukturalizace okresů na území našeho státu a Vrchlabí od této doby až do 1.1. 2003 spadalo pod okres Trutnov. Město Trutnov bylo po celou tuto dobu velmi významné pro obyvatelstvo Vrchlabska, neboť bylo správním celkem oblasti a také centrem služeb. Byla zde patrná mírná „nevraživost“ mezi těmito oběma městy. Zejména pak mezi obyvateli, kteří zažili ještě situaci před rokem 1961. Odebrání sídla okresu z Vrchlabí do Trutnova bylo bráno jako částečná křivda. Dnes po zrušení okresů však tyto vztahy přešly do pozadí. Jisté pozůstatky můžeme spatřovat

například při dojížděcí za službami. Obyvatelé města Vrchlabí raději jedou nakupovat do Hradce Králové, či Liberce, než aby dojížděli do Trutnova.

Velkým centrem celého kraje je pak logicky krajské město Hradec Králové, do kterého vrchlabští obyvatelé dojíždí především za úřady (Krajský úřad), ale i dalšími institucemi jakými je například Krajský soud. Řada nejen mladých lidí pak Hradec Králové navštěvuje jako centrum kultury (divadla, multikina, sportoviště republikové úrovně), ale i jako středisko obchodu celé oblasti. Sídli zde velké řetězce a řada nejvýznamnějších republikových firem tu má své pobočky.

Jistým soupeřem v tomto ohledu je pro Hradec Králové také město Liberec, které leží přibližně ve stejné vzdálenosti od Vrchlabí. Liberec je však centrem Libereckého kraje a tudíž většina obyvatel v případě potřeby využívá spíše Hradec Králové.

V obou krajských městech sídlí univerzity a není náhodu, že značná část studentů z Vrchlabska absolvuje vysokoškolská studia právě zde. Nedílné zastoupení má však v tomto ohledu samozřejmě i Praha a Brno, které jsou středisky vzdělanosti celorepublikového významu.

3. Analýza územně plánovací dokumentace

V následující kapitole je nastíněna a zanalyzována územně analytická dokumentace města Vrchlabí. Stěžejním dokumentem k vytvoření této analýzy byl Územní plán města Vrchlabí, jež je v současné době hlavním zpracovaným plánovacím dokumentem, kterým město disponuje. V této kapitole jsou popsány hlavní teze tohoto plánovacího dokumentu, k nimž autor dodává své zhodnocení na základě vlastních zkušeností a zjištěných informací.

3.1. Strategický plán rozvoje města

Dle Světlany Janouškové (2008) je Strategický plán rozvoje města jedním ze základních plánovacích dokumentů, který se snaží nastínit vize vývoje města a jeho celkové směřování v následujících letech. Jedná se o koncepční rozvojový dokument, jenž si zpravidla města vytvářejí s ohledem na jejich demografickou, ekonomickou, sociální, kulturní, hospodářskou a ekologickou charakteristiku. Tento koncepční dokument vzniká za účelem sjednocení nejrůznějších rozvojových aktivit města tak, aby ty byly v co největší míře sladěné a město se rozvíjelo jako celek. Jedná se o dokument zabývající konkrétními rozvojovými kroky daného města, přičemž je kladen důraz na konsenzus jednotlivých zájmů.

Na vypracování tohoto dokumentu se zpravidla podílí pověření úředníci městského úřadu, ale i externí odborníci na problematiku daných oborů. Nedílnou součástí tohoto dokumentu by měl být i průzkum mezi laickou veřejností, jejíž potřeby a priority v souvislosti s daným městem by měly být ve strategickém plánu rozvoje zahrnuty. Dokument by měl následně sloužit jako celková rozvojová koncepce, jejíž naplňování by mělo být nadřazeno komunální politice, resp. tento dokument by měl být naplňován napříč politickým spektrem daného města.

Město Vrchlabí však tento dokument zcela postrádá. To je s ohledem na budoucnost a nejbližší směřování města velký nedostatek, který by měl být co nejdříve vyřešen. V současné době se však na vypracování tohoto dokumentu prozatím nepracuje. K analýze tedy nemohl být využit. Jeho absence se však může v nejbližší budoucnosti projevit ve špatné koordinaci rozvojových projektů města, pro něž by byla přítomnost tohoto plánu velmi vhodná.

3.2. Analýza Územního plánu města Vrchlabí

Územní plán každé obce je závazným právním dokumentem. Tento plán si nechává vypracovat každé město a výsledný dokument (základními částmi jsou tzv. koordinální výkres a textová část) pak schvaluje zastupitelstvo daného města (ve Vrchlabí platný od 15.11. 2008). Jedná se o nejdůležitější územně plánovací dokumentaci, se kterou by každý případný investor měl předem konfrontovat své záměry.

Územní plán města Vrchlabí (2008) si klade za cíl vytvořit podmínky k tomu, aby byl umožněn další stavební a hospodářský vývoj města s ohledem na trvale udržitelný rozvoj. Aby byla nalezena jistá rovnováha mezi životním prostředím a hospodářskými i společenskými zájmy města. Územní plán dále vymezuje zastavěné a zastavitelné území dané obce. Je v něm kladen důraz na ochranu hodnot obce, ale i infrastrukturu, životní prostředí a další nezastupitelné aspekty života obce.

3.2.1. Pořizovatel, zhotovitel, hlavní projektanti

Pořizovatelem Územního plánu města Vrchlabí (2008) je město Vrchlabí, které o zpracování nového územního plánu v roce 2007 požádalo libereckou společnost SAUL s.r.o. Tato firma zhotovila návrh tohoto dokumentu k datu 30.9. 2008. Nový územní plán města Vrchlabí pak vstoupil v platnost 15.11. 2008 po schválení zastupitelstvem města.

Vedoucím projektantem ÚP byl Ing. arch. Vladislav Hron, který dále zpracoval také jeho urbanistickou koncepci. Demografii a občanské vybavení vyhotovil RNDr. Václav Poštolka Ph.D., dopravní infrastrukturu Ing. Ladislav Křenek, vodní hospodářství Ing. František Stříž, energetiku a spoje Ing. Boleslav Jagiello, koncepci aktivit Ing. Lucie Ježková, ochranu přírody a krajiny Ing. Jan Hromek, životní prostředí Mgr. Pavel Kučírek, urbanistickou ekonomii Ing. Oldřich Lubojacký, ochranu obyvatelstva RNDr. Zdeněk Kadlas a konečně počítačovou grafiku a grafické práce vyhotovili Ing. Jan Musil a Romana Svobodová (Územní plán města Vrchlabí 2008).

3.2.2. Vymezení zastavěného území

Územní plán je vymezen správním územím města Vrchlabí v souladu s § 58 zákona č. 183/2007 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon). Město Vrchlabí se skládá ze tří katastrálních území, kterými jsou: k.ú. Vrchlabí, k.ú. Hořejší Vrchlabí a k.ú. Podhůří – Harta.

3.2.3. Koncepce rozvoje území obce a jeho hodnot

Prioritou celkové koncepce rozvoje území a jeho hodnot je dosažení vyváženého vztahu podmínek území pro soudržnost společenství, hospodářských a ekologických podmínek. Tyto podmínky se zohledňují v souladu s celkovým charakterem území. Úkolem této koncepce je konkretizace dílčích cílů v plánovací koncepci obce.

V části o rozvoji společenského potenciálu obce se územní plán zabývá hned několika hledisky. Prvním hlediskem je hledisko bydlení. V tomto ohledu se zde doporučuje využívání zejména volných proluk v již dnes existující zástavbě (například rekultivace bývalého prostoru továrny Škoda ve Fügnerově ulici), případně využívání volných ploch za hranicemi současného území města (oblast Podhůří – Kolmá ulice a zde se rozrůstající zástavba formou suburbanizace, stavby tzv. „holandských domů“). Ať již se bude jednat o plochy bydlení venkovského, plochy bydlení městského, individuálního, či hromadného, vždy je potřeba brát ohled na již existující zástavbu, tedy prostorové vazby. V souvislosti s rozvojem zástavby na okraji města je nezbytné dbát na správnou transformaci tzv. příměstské krajiny. Tu vědci Létal, Smolová a Szczyrba (Urbanismus a územní rozvoj 2001) definují jako proměny periferní urbánní krajiny a suburbánní zóny, kde kromě výstavby velkých nákupních center je to dále zakládání nových industriálních a skladovacích zón, a pak také nová výstavba rodinných a bytových domů v satelitních lokalitách (suburbanizace nerezidenčních i rezidenčních funkcí).



Obrázek 5 - Holandské domy, Kolmá ulice
(Foto: Marek Bobovský)

Vlastní proces suburbanizace dle Ouředníka (2002) znamená přesun obyvatel, jejich aktivit a některých funkcí z jádrového města do zázemí. Jedná se o typický proces rozšiřování území města, který můžeme zaznamenat jak u většiny měst vyspělých zemí, tak v historickém vývoji našich měst.

Velmi významným aspektem hodnocení je z dnešního pohledu využití metod sociální geografie, jejímž základem jsou prostorové aspekty vnímání města (Ouředníček a kol. 2009). Jednotlivé prostorové vzorce se na různých místech města mění, resp. fungují odlišně.

Z hlediska občanského vybavení je zde nastíněno využívání dnešních stabilizovaných odpovídajících ploch a vytváření ploch nových, přičemž se především město má pokusit zrekultivovat tímto směrem již neperspektivní výrobní areály. Nově vzniklé plochy k bydlení by také měly být zároveň dostatečně úměrně občansky vybaveny, aby se docílilo celodenní „životnosti“ dané lokality. V tomto směru by bylo jistě pozitivním krokem vybudování pěší zóny v centru města – ulice Krkonošská.

K rozvoji rekreace a cestovního ruchu je nejvhodnější další rozvoj oblasti kolem rybníku Kačák, v jehož sousedství leží areál Vejsplachy (UO Za Obchvatem). Zde se nachází vhodné místo pro vybudování sportovního centra s dobrou dopravní obsluhou, zároveň tato oblast není v přílišné vzdálenosti od centra města a obytných ploch. Plochy sjezdového

lyžování v areálu Kněžice a Bubákov (UO Za Obchvatem) je vhodné využít zvýšením plošných kapacit ubytování a samotných vleků, nikoliv však budovat další tratě.

U veřejných prostranství se jeví jako stěžejní dbát na koncepčně řešený rozsah těchto území s ohledem na jejich funkční využití. V tomto ohledu je potřeba průběžně usilovat o přizpůsobení územních podmínek k výše zmiňovanému vybudování pěší zóny v oblasti Krkonošské ulice (UO Střed).

V části o rozvoji hospodářského potenciálu obce se v první řadě hovoří o výrobních a zemědělských aktivitách. Je doporučeno, aby tyto aktivity a případné nové areály vznikaly v lokalitách již proto uzpůsobených, tedy UO Jih, UO Jihozápad, UO Východ a případně i UO Sever. Průmyslová výroba je lokalizována v jižní části města v areálu (UO Výrobní zóna), kde sídlí Škoda auto a.s., či ARGO-HYTOS. V oblasti zemědělství se doporučuje další postupná transformace velkovýrobních kapacit a výrobu malou, ekologicky šetrnou.

Doprava a dopravní infrastruktura vyžaduje v současné době realizaci přeložky silnice I/14, která by měla zajistit lepší propustnost města a jeho napojení na vyšší dopravní síť. Úpravy ostatní silniční sítě by měly být řešeny v rámci ORP Vrchlabí, aby bylo docíleno lepší dostupnosti spádového centra oblasti, kterým je město Vrchlabí.

Z hlediska rozvoje životního prostředí obce je nutno dbát na soulad rozvoje urbanizačních aktivit s podmínkami ochrany přírody KRNP a NATURA 2000. Příroda a krajina (její unikum) by měla být respektována rozvojovými aktivitami obce. V tomto ohledu je nutno využít zejména ekologicky šetrných forem cestovního ruchu, aby bylo v co nejmenší míře narušeno celkové zalesnění krajiny. V minulosti zanedbané části krajiny by měly být revitalizovány ekologicky šetrným způsobem hospodaření.

Je nutná celková revitalizace v okolí řeky Labe, kde je potřebné celkové uvolnění urbanistických aktivit, spojené s projektem Čisté horní Labe. Eliminace povodňového nebezpečí je zajištěna respektováním hranic stanovených záplavových zón.

Zemědělský půdní fond obce trpí trvalým nevyužíváním některých zemědělských pozemků (především UO Východ, převážně nevyužité travnaté plochy po bývalých sjezdových areálech). V tomto směru je vhodné navýšení živočišné výroby využívající dnes nevyužité travní porosty.

Dále by dle Územního plánu města Vrchlabí (2008) mezi hlavní zásady ochrany a rozvoje hodnot města měly patřit civilizační hodnoty území. Význam města byl částečně potlačen územně správním členěním státu vzniklým v roce 1960. Dnes město leží na periferii Královéhradeckého kraje při hranicích s krajem Libereckým. Navzdory tomu město i dnes svým spádovým vlivem ovlivňuje větší množství obcí v okolí. Zejména v rámci ORP

Vrchlabí jsou však patrné přesahy i do vedlejších lokalit. Město je díky svému průmyslovému potenciálu i celkové vybavenosti a poloze na úpatí Krkonoš centrem cestovního ruchu oblasti. V tomto směru je nutno i do budoucna dbát na principy trvale udržitelného rozvoje. Mezi priority by mělo patřit odstranění ploch brownfields, podpora citlivého využívání nezastavěných ploch a vytváření podmínek pro zkvalitnění dopravní infrastruktury a celkové technické vybavenosti obce. Pro upřesnění lze plochy brownfields definovat jako opuštěné, nedostatečně využívané nebo prázdné území, které může, ale nemusí mít ekologickou zátěž (Institut Udržitelného Rozvoje Sídél 2010, <http://www.brownfields.cz>).

Hlavními prioritami ochrany kulturních hodnot území by měla být ochrana vymezené Městské památkové zóny (především UO Střed). V tomto smyslu je nevhodné povolení zásahů na nemovitých památkách lidové architektury ani jejich jiné narušení, například ze strany nové dopravní infrastruktury. Jakékoliv projekty v těchto lokalitách musí být předem konzultovány s orgány státní památkové péče.

Přírodní hodnoty je nutno chránit dodržováním systému NATURA 2000, jež lze definovat dle jejich webové prezentace (<http://www.nature.cz>, 2010) jako soustavu chráněných celků, které vytvářejí na svém území podle jednotných principů všechny státy Evropské unie. Cílem této soustavy je zabezpečit ochranu těch druhů živočichů, rostlin a typů přírodních stanovišť, které jsou z evropského pohledu nejvzácnější, nejvíce ohrožené, vzácné či omezené svým výskytem jen na určitou oblast (endemické). Nutné je také celkové propojení ochrany přírody s vymezenými prvky Územního systému ekologické stability (ÚSES), který vytváří vzájemně propojený soubor přirozených i pozměněných avšak přírodě blízkých ekosystémů, které udržují přírodní rovnováhu (Agentura ochrany přírody a krajiny ČR, <http://www.ochranaprirody.cz>, 2010). Je nutné odstranění starých ekologických zátěží a zajistit zlepšení celkového životního prostředí v obci (projekt Čisté horní Labe, přeložka silnice I/14). V místních podmínkách města Vrchlabí, jež leží při okraji Krkonošského národního parku je nezbytné, aby na tyto systémy byl brán velký zřetel.

3.2.4. Urbanistická koncepce

Proces urbanizace můžeme dle Ouředníka (2002) v nejširším slova smyslu definovat jako proces, při kterém se prostředí mění na městské. Z hlediska historického lze urbanizaci chápat jako přeměnu prostředí na městské, a to jak ve smyslu vzniku nového města, tak postupnou přeměnu v město z venkovské vesnice. Pokud budeme hodnotit proces urbanizace

jako celkovou proměnu společnosti, lze její počátky stanovit do období průmyslové revoluce. Celkově však tento proces je součástí historického vývoje naší společnosti.

Ucelený rozvoj města Vrchlabí musí probíhat v souvislém urbanizovaném celku. Je třeba dbát na vyváženost podpory rozvoje území a trvale udržitelný rozvoj. Jednou z hlavních priorit při dalším rozvoji města je bezesporu využívání proluk na již dnes zastavěném území. Dále je potřeba omezit vznik zastavěných zón v izolovaném prostředí (ve volné krajině). Není vhodné další zahušťování zastavěných prostor. Je třeba plochy diferencovat na základě prostorovosti místa a s tím spojených souvislostí. Hospodářské stavby rozvíjet v hospodářských zónách (především UO Výrobní zóna), a naopak plochy bydlení rozvíjet k tomu již infrastrukturou přizpůsobených zónách města (UO Jihozápad). Činovníci města by měli využívat lokalizace urbanistických obvodů a na základě lokálních prostorových specifik definovat další rozvoj. Vrchlabí je stejně jako jiná města živý sociální organismus, který je vnitřně diverzifikován (Ouředníček a kol. 2009).

Je třeba zachovat celkovou urbanistickou strukturu území, která je naším kulturním dědictvím. Zároveň by však její ochrana neměla znamenat výrazné omezení ekonomických aktivit. Je vhodné využít předpoklady území k rozvoji cestovního ruchu. Nasnadě je pak další propojení těchto zón například cyklostezkami či turistickými trasami. V tomto směru je však nutno dbát na respektování podmínek Správy KRNAP.

Rozvoj města Vrchlabí by měl být v souladu s výše zmíněnými tezemi orientován na celkovou vyváženost sektoru aktivit (bydlení, práce, volný čas, doprava).

Územní plán rozděluje město Vrchlabí do celkem 8 urbanistických obvodů dle místních urbanizačních souvislostí a historického vývoje. Jsou jimi urbanistické obvody: Střed, Západ, Východ, Jihozápad, Výrobní zóna, Jih, Sever a Za Obchvatem.

Na tomto místě je vhodné definovat základní směřování urbanistických obvodů, které autor považuje pro danou lokalitu, na základě prostorovosti místa, za nejvhodnější:

UO Střed

Tento urbanistický obvod zahrnuje střed města, a proto jsou do něj další zásahy nevhodné. Je zde třeba dbát na obnovu ploch brownfields, které se nacházejí především u toku řeky Labe a také ve Fügnerově ulici. Celkově však stavební úpravy nelze realizovat tak, aby změnily ráz historického centra. V tomto UO je rozmístěna většina historických památek města. Po dobudování dopravní infrastruktury je vhodné zde uvažovat nad vytvořením pěší zóny (ulice Krkonošská).

UO Západ

Urbanistický obvod Západ sousedí s UO Střed a UO Za Obchvatem. Na jeho ploše se nachází zahrádkářská kolonie a dále zde vzniká zástavba nových rodinných domů. Vzhledem k prostorovým specifikům (výborná dostupnost centra i napojení na obchvat) je vhodné zde pokračovat především s rozšiřováním ploch bydlení.

UO Východ

Západní část tohoto urbanistického obvodu je pokryta především plochami k bydlení, a to jak vícepodlažními bytovými domy, tak domy rodinnými. Střední a východní část tohoto celku je z větší části využívána k zemědělským účelům. Tento obvod je vhodný pro další příměstský vývoj města, především výstavbu rodinných domů. V tomto obvodě je mizivé množství ploch brownfields, což umožňuje vznik nové výstavby bez předchozí rekultivace.

UO Jihozápad

Tato oblast je charakteristická množstvím zejména zemědělských a lesních ploch. Převládá zde bydlení venkovského typu. Tento ráz území je vhodné zachovat, přičemž nová výstavba je možná v okolí již existující infrastruktury.

UO Výrobní zóna

Dopravní tepnou této oblasti je Dělnická ulice, která je v tomto směru velmi vytěžována nákladní dopravou. Je vhodné sem soustředit další průmyslové podniky (v současnosti zde sídlí např. ARGO-TYTOS a Škoda auto a.s.) a vytvořit tu centrum průmyslu města. V tomto směru je však nutné řešit také dopravní situaci, protože nákladní doprava obtěžuje sousední UO Jih.

UO Jih

Nejjihnější část města Vrchlabí je typická především plochami k bydlení, naplno je zde patrný proces suburbanizace. Jedná se o okrajovou část města, pro kterou je další rozvoj výstavby rodinných domů velmi vhodný. Nutné je však řešit především dopravu. V tomto směru je v současné době podniknuto několik kroků v rámci projektu Čisté horní Labe, v jehož rámci zde byla opravena vozovka a bude vybudován chodník (ulice Dělnická).

UO Sever

Urbanistický obvod Sever je především zemědělskou, rekreační a lesní plochou. Je vhodné zde rozvíjet především aktivity spojené s rozvojem cestovního ruchu, tedy vybudování cyklostezek, udržování turistických tras, případně vytvoření zimních běžeckých tras. Problematická je její západní část, ve které se nachází tok řeky Labe. Zde je nutná údržba koryta řeky a rekultivace ploch brownfields.

UO Za Obchvatem

Lokalita Za Obchvatem je podobně jako UO Sever především zemědělskou, rekreační a lesní plochou. Je důležité především posílit ubytovací kapacity při údolí řeky Labe a zajistit dostatečné množství parkovacích ploch při zde ležících skiareálech (Kněžice, Bubákov, Herlíkovice). Není vhodné rozšiřovat plochy sjezdového lyžování, ale naopak podpořit rekreační ráz vytvořením běžeckých tratí.

Těmito tezemi je dobré dále rozvíjet výše jmenované urbanistické obvody. Vždy je nutné vycházet z prostorovosti místa a celkového rázu území.

Město by také mělo ve všech urbanistických obvodech dbát na rozvoj sídelní zeleně a krajiny. Rozvojové plochy by v tomto kontextu neměly narušovat dominanty krajinných horizontů. Veřejná prostranství by měla být organizována tak, aby se zde v maximální možné míře vyskytovaly výhledy na místní krajinné dominanty. Výstavba v prostoru historického centra města by měla být kompozičně přizpůsobena, aby nedocházelo ke změnám jedinečné městské siluety (Územní plán města Vrchlabí 2008).

3.2.5. Koncepce veřejné infrastruktury

Silniční doprava by měla být v blízké budoucnosti upravována zejména v souvislosti s přeložkou silnice I/14. V tomto smyslu bude dobudováno nové napojení na tuto komunikaci a související nezbytné úpravy okolí. Dále je potřeba doplnit centrum města o kapacitně větší parkoviště (viz kap. 6. Aktuální problémy města). To by mělo vzniknout v areálu Vejsplachy při vybudování sportovního centra. Nedostatečná parkovací kapacita je také v lyžařských areálech Herlíkovice, Bubákov (UO Za Obchvatem). Je nutné vybudovat nové cyklostezky a trasy pro pěší turistiku napříč vhodnými lokalitami ve městě (UO Sever a Za Obchvatem).

Před negativními účinky hluku vytvořenému dopravními prostředky by se město a obyvatelé měli chránit výměnou oken za tzv. „trojskla“, architektonickými opatřeními (např. umístěním ložnic do místnosti, která nemá okna do ulice), urbanistickými opatřeními

(rozptylová zeleň, hlukové stěny), případně organizačními omezeními, například snížením maximální povolené rychlosti (Územní plán města Vrchlabí 2008). Předně by tyto problémy však měly být řešeny celkovým prostorovým zasazením výstavby, přičemž obytné plochy by v tomto smyslu měly být jakéhokoliv nadměrného hluku již předem koncepčně ušetřeny.

Zásobování vodou je v současné době dostatečné a vytváří i jisté rezervy. Do budoucna je vhodné vybudovat další zdroj pitné vody z oblasti Mrklov – Podžalý. Kapacity akumulace pitné vody jsou v současné době zcela dostačující a bez potřeby změny.

Kanalizační a stokovou síť má město Vrchlabí z větší části již vybudovanou. Její další rozvíjení je v územním plánu nastíněno dle projektu Čisté horní Labe, který bude zmíněn v samostatné části (kap. 4.4.3.). I po dokončení tohoto projektu však nebude kanalizace dobudována zcela všude. Její následné dokončení by se mělo uskutečnit v co nejkratším časovém horizontu, dle finančních možností města. V oblastech, kde po dokončení akce Čisté horní Labe bude možné napojení na kanalizaci, by měly být jímky a domovní čističky odpadních vod povolovány pouze jako dočasné řešení. Je vhodné v tomto ohledu upřednostňovat mikročistírny před nepropustnými jímkami.

Zásobování elektrickou energií je v současné době zatím dostačující. Počet trafostanic by se měl zvyšovat úměrně se spotřebou obyvatelstva. Případné nové rozvody budou vedeny zemními kabely podél silnic. V tomto směru je nyní využito projektu Čisté horní Labe, v jehož rámci byla síť rozvodů posílena.

Hlavním zdrojem tepla pro město je plyn. Plynofikace dalších částí města by měla probíhat zároveň se samotnou výstavbou těchto lokalit.

Problematika nakládání s odpady se řídí dle zákona č. 185/2001 Sb. O odpadech ve znění pozdějších předpisů a změn souvisejících zákonů. Odpady města Vrchlabí jsou řešeny dle vyhlášky č. 5/2005 prostřednictvím externích soukromých firem. Ke svozu je využívána skládka v obci Dolní Branná. Odpady za něž neodpovídá město, musí dané firmy či jednotlivci likvidovat na své náklady dle platných předpisů a nesmí zakládat skládky na svých pozemcích v rámci města Vrchlabí (Územní plán města Vrchlabí 2008).

Celková občanská vybavenost města Vrchlabí by měla být v následujících letech řešena v souladu s potřebami jeho obyvatel. Měl by zde být brán zvýšený ohled na demografickou skladbu obyvatelstva a celou spádovou oblast Vrchlabska. Sektor veřejné občanské vybavenosti (školství, zdravotnictví, kultura, státní a veřejná správa) by měl být dále rozvíjen především v lokalitách, kde se již tyto instituce nacházejí (UO Střed, UO Západ). Komerční občanská vybavenost (peněžnictví, pojišťovnictví, stravování atp.) by pak měla být

rozvíjena na plochách obytných centrálních, případně přímo na plochách občanské vybavenosti (UO Střed).

Město Vrchlabí ve svém územním plánu musí také řešit problematiku povodní a ochranu před nimi. Rizikovou stavbou je v tomto smyslu přehrada Labská ve Špindlerově Mlýně. K účelu ochrany před průlomovou povodní má město vypracován povodňový plán města. Ten by měl být v tomto směru hlavním dokumentem, kterým by se případný krizový štáb musel řídit. Místní menší povodňová rizika (Vápenický potok) by měla být řešena vybudováním suchého poldru. Ukrytí obyvatelstva v případě krizové situace by se mělo řídit dle havarijního plánu Královéhradeckého kraje.

3.2.6. Koncepce uspořádání krajiny

Návrh celkové koncepce uspořádání krajiny vychází v územním plánu města z dokumentu: „Vyhodnocení krajinného rázu KRNAP a jeho ochranného pásma – část Královéhradecký kraj“, který vypracovala Ing. Arch. Jitka Brychtová (2003). Území města Vrchlabí je řazeno do „Krajinného celku KC IV. Labe“, Krajinných prostorů „KP IV-3 Údolí Horního Labe“, a „KP IV-6 Podhůří východních Krkonoš, a Místa krajinného rázu „IV-3-a Lesní komplexy včetně lučních enkláv“, „IV-6-a Kněžický vrch, Podžalý, „IV-6-b Venkovská zemědělská krajina“.

Základním principem uspořádání krajiny by mělo být podřizování veškeré činnosti konané v krajině principům ochrany přírody a krajiny, tedy v souladu s nimi. Celková propustnost krajiny má své hranice a měla by proto být korigována dle využití daného prostoru. Neměla by také být blokována oplocením, či nešetrnou zástavbou. V krajním případě by vzniklé situace měly být řešeny překládkou původních cest.

Problém záplavových území je v Územním plánu města Vrchlabí (2008) řešen formou vytvoření opatření, která by zajistila volný průchod velkých vod v těchto oblastech a pokud možno zároveň v co největší míře zajistila ochranu zdraví zde žijících obyvatel. Na plochách stanovených jako záplavové území by v budoucnu neměla být povolena nová zástavba. Při březích toků v záplavových územích je potřebná pravidelná úprava a kontrola koryt. Jejich postupné zlepšování a udržování.

3.3. Návrhy a hodnocení územně plánovací dokumentace

Při snaze o celkové zhodnocení územně analytické dokumentace, kterou má město Vrchlabí k dispozici, je nutné hned v počátku upozornit na absenci Strategického plánu rozvoje města. Neexistence tohoto dokumentu je nemilým faktem, který v konečném důsledku brzdí celkový rozvoj města Vrchlabí hned z několika důvodů. Chybí celkový konsenzus v rozvoji města v delším časovém horizontu, čímž je tento vývoj zpomalen. Daný dokument by se mělo město snažit co nejdříve zadat k vypracování, protože v případě následného schválení by již nedocházelo k nekonceptním rozvojovým aktivitám. Je tím myšleno především celkové nesladění rozvoje (špatné časové rozložení jednotlivých aktivit, nadměrné finanční zatížení apod.). V případě vypracování Strategického plánu rozvoje města by tyto problémy ve velké míře odezněly, neboť prospěšnost tohoto dokumentu můžeme deklarovat na příkladu bezpočtu měst v České republice. Je tedy nezbytné, aby město a jeho politická reprezentace považovala vypracování strategického plánu za jednu ze svých priorit.

Územní plán města Vrchlabí vypracovaný kolektivem autorů firmy SAUL s.r.o. v roce 2008 je dnes nejdůležitějším a hlavním plánovacím dokumentem, který má Vrchlabí k dispozici. Jedná se o velmi kvalitně zpracovaný materiál, jež se do hloubky věnuje jednotlivým kapitolám, které jsou analyzovány výše. Dle autora je vhodné tento dokument ctít v co největší možné míře, a to zejména v těchto ohledech:

- k nové zástavbě využívat zejména volných proluk (s ohledem na prostorové vazby)
- omezit vznik nových zastavěných zón ve volné krajině (jednotlivé turistické chaty)
- snažit se především rekultivovat neperspektivní a nevyužívané výrobní areály, plochy tzv. brownfields
- výrobní areály prostorově situovat do jižní části města, která již je občany chápána jako průmyslová zóna
- napojení dopravní infrastruktury na průmyslovou zónu, maximální omezení vjezdu těžké nákladní dopravy do centra města
- další rozvoj cestovního ruchu směřovat k rybníku Kačák a oblasti Vejsplachy, která je svým umístěním (okraj města s dobrou dopravní obslužností) vhodná k vybudování sportovních a tedy turisticky významných areálů
- dále nerozšiřovat plochy pro sjezdové lyžování, ale naproti tomu posílit ubytovací kapacity oblastí Kněžic a Bubákova, které jsou k této činnosti již využívány

- v problematice ochrany životního prostředí je vhodná úzká spolupráce s KRNAP (má ve městě své sídlo)

Tato navrhovaná řešení považuje autor za stěžejní a je podle jeho názoru vhodné, aby se město v nejbližších letech ubíralo tímto směrem. Zejména rekultivace brownfields a využívání proluk není v současné době zcela dostatečné a mnohdy ustupuje finančním zájmům, resp. finanční náročnosti těchto úprav. Vzhledem k nekoncepčním průmyslovým stavbám v období 1948-1989 a celkovému prostorovému růstu města by bylo dobré, aby rekultivace průmyslové zástavby byla prováděna s ohledem na současné prostorové uspořádání města. Tedy nevhodně umístěné (v centru) nevyužívané průmyslové podniky (př. areál závodu Škoda v sousedství zimního stadionu, Fügnerova ulice) je potřebné přeměnit v prostor služeb, nikoliv ho rekultivovat ve smyslu obnovení výroby. V současné době je však město zaměřeno především na rozvoj turistického ruchu, díky čemuž se v tomto směru jeho exekutiva chová racionálně a ve smyslu zde navrhovaných tezí.

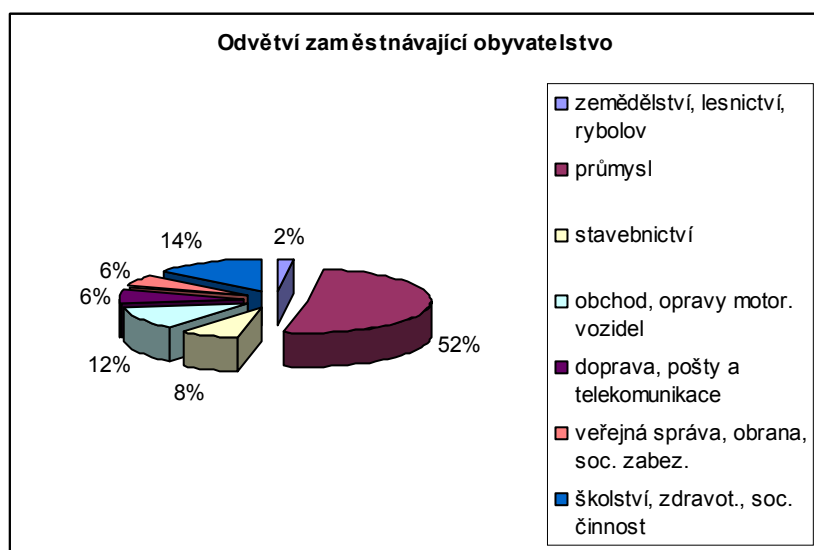
4. Hospodářství a stavební rozvoj města

Město Vrchlabí bylo již historicky hospodářsky vyspělým městem. V prvních fázích vývoje se zde prosadilo hornictví a železářství, které bylo postupem času nahrazeno výrobou zbraní (Třicetiletá válka) a textilní výrobou. Po příchodu průmyslové revoluce z britských ostrovů však i Vrchlabí částečně transformovalo svou průmyslovou charakteristiku. Dnes ve městě převládá především strojírenství a automobilový průmysl.

V současné době však již hospodářství není orientováno pouze na průmyslovou výrobu, ale hlavně na terciér, tedy oblast služeb. Příjmy z cestovního ruchu jsou v současnosti hlavním motorem ekonomiky města. Hotelnictví, gastronomie a turistické lokality ke sjezdovému (Herlíkovice, Bubákov), či běžeckému (nespočet tras v okolí celého města) lyžování tvoří hlavní pilíře turistického ruchu. V letních měsících je toto odvětví orientováno především na pěší a cykloturistiku. Město Vrchlabí celkově využívá své výhodné polohy na úpatí Krkonoš a stává se tak centrem turismu pro širší okolí.

Zemědělská výroba je v současné době v útlumu. Mezi hlavní odvětví se řadí pastevectví a chov dobytka. Vzhledem k poloze města je to logicky nejvýhodnější způsob využití okolních horských luk.

Zaměstnání obyvatel dle jednotlivých odvětví (dle SLDB 2001):



4.1. Hlavní průmyslové podniky ve městě

Škoda auto a.s., závod Vrchlabí

Tato firma se zabývá výrobou automobilů a náhradních dílů značky Škoda. Ve Vrchlabí se vyrábějí vozy Škoda Octavia 4x4 - s alternativním pohonem všech čtyř kol, Škoda Octavia RS - nejrychlejší Octavia, Škoda Octavia Tour (výroba bude v roce 2010 ukončena) a Škoda Fabia. Firma v současné době zaměstnává přibližně 1300 lidí. V minulosti byl schválen projekt rozšíření podniku, který měl místo současných 150 aut denně zhotovit až 1000 vozů. To by znamenalo vytvoření přibližně 4800 nových pracovních míst. Vzhledem k vleklé ekonomické krizi, která automobilku zasáhla naplno již na sklonku roku 2008, však bylo uvažované rozšíření závodu zamítnuto. Výroba nového modelu „Up!“ bude z rozhodnutí německého vedení automobilky realizována na Slovensku. Jedním z důvodů, které k tomuto rozhodnutí vedly, byla nepochybně absence jednotné evropské měny Euro v ČR. V současné době není známe ani žádné závazné datum přijetí společné měny, což činí naši zemi pro zahraniční investory rizikovou. Město Vrchlabí tak v tomto ohledu doplatilo na ekonomickou krizi velmi výrazně, plocha závodu byla v nedávné minulosti navýšena, avšak tyto prostory jsou v současné době nevyužité (viz obr. 5)



Obrázek 6 - Areál Škoda auto a.s. ve Vrchlabí
(Zdroj: <http://www.hory-krkonose.cz>)

NTK Cables k.s. Vrchlabí

Podnik působící ve Vrchlabí od roku 1923 (původně firma Löwit). Zabývá se produkcí kabelů a vodičů, v současné době je to největší výrobce svého druhu v ČR. Ve Vrchlabí v něm v současnosti pracuje přes 500 kvalifikovaných zaměstnanců.

ARGO-HYTOS Vrchlabí

Firma zabývající se výrobou a prodejem hydraulických prvků a agregátů, řídicích bloků, dále prodává filtry a příslušenství pro čištění olejů. V roce 2007 se závod rozšířil o novou montážní linku a logistický sklad. Firma v současné době ve Vrchlabí zaměstnává přes 450 zaměstnanců a vzhledem k německému kapitálu se dá očekávat další rozvoj.



Obrázek 7 - areál podniku ARGO-HYTOS po rozšíření
(Zdroj: <http://www.argo-hytos.com>)

OPTREX Czech a.s.

Závod se zabývá výrobou displejů a modulů na bázi kapalných krystalů. Většina produkce je určena pro automobilový průmysl, menší část pak pro telekomunikace - displeje do mobilních telefonů. Firma OPTREX Czech a.s. se významnou měrou podílí na zaměstnanosti vrchlabského regionu. V současné době zde pracuje téměř 750 zaměstnanců.

Elektromontážní firma zajišťující kompletní servis v oblasti elektroinstalace. Podílela se např. na kompletní elektroinstalaci výrobní haly ve Škodě Mladá Boleslav, realizovala části elektroinstalace liberecké Tipsport arény a podobných projektů. Společnost vznikla v roce 1990 a v současné době zaměstnává cca. 100 zaměstnanců. Zároveň je majoritním vlastníkem prvoligového hokejového klubu HC Vrchlabí.

Obyvatelstvo celkem		13171
Ekonomicky aktivní celkem		6873
z toho podle odvětví	zemědělství, lesnictví, rybolov	112
	průmysl	2616
	stavebnictví	411
	obchod, opravy motor. vozidel	628
	doprava, pošta a telekomunikace	332
	veřejná správa, obrana, soc. zabez.	315
	školství, zdravot., veter. a soc. činn.	739

Obrázek 8 – Tabulka 1: Ekonomicky aktivní obyvatelé Vrchlabí podle odvětví
(Zdroj: Český statistický úřad, SLDB 2001)

4.2. Zemědělství

Zemědělství, lesnictví, rybolov jsou hospodářské oblasti, které jsou ve Vrchlabí již delší dobu na ústupu. V současné době se dle Sčítání lidu, domů a bytů 2001 věnuje těmto odvětvím pouze 112 obyvatel z celkového počtu 13171 (SLDB 2001). Tento trend je způsoben logickým přechodem většiny ekonomicky aktivního obyvatelstva do sféry terciéru, tedy služeb, které jsou pro turisticky zaměřené Vrchlabí daleko zajímavějším odvětvím.

Pokud budeme zemědělství sledovat v rámci celého ORP Vrchlabí, dojdeme k celkové výměře 29 344 ha, přičemž orná půda představuje 37 %, což je nejnižší zastoupení v celém kraji (Český statistický úřad 2006). Naproti tomu lesní půda zaujímá 53,6 %, což je nejvíce v Královéhradeckém kraji. Tyto údaje mají svou logiku v poloze města (na úpatí Krkonoš při hranici KRNAP) a celkovém socioekonomickém vývoji města v posledních desetiletích.

	Výměra celkem v ha	z toho %							
		zemědělská půda	pořadí	z toho		lesní půda	pořadí	zastavě-né plochy	pořadí
				orná půda	pořadí				
Královéhradecký kraj	475 838	58,7	x	69,1	x	31,0	x	1,9	x
v tom SO ORP:									
Broumov	25 938	57,7	9.	65,9	9.	34,7	5.	1,2	15.
Dobruška	27 898	62,8	7.	68,7	7.	28,8	9.	1,9	10.
Dvůr Králové n. L.	25 782	56,4	11.	66,9	8.	33,9	6.	1,7	11.
Hořice	19 280	69,3	4.	77,8	4.	20,9	10.	2,2	5.
Hradec Králové	67 744	69,0	5.	83,9	1.	16,9	13.	2,8	2.
Jaroměř	13 849	77,3	1.	76,3	5.	10,7	15.	2,8	1.
Jičín	59 665	69,7	3.	79,1	3.	20,4	11.	2,0	9.
Kostelec nad Orlicí	22 349	45,1	13.	63,9	10.	44,5	3.	2,0	8.
Náchod	35 558	57,3	10.	53,5	12.	30,7	8.	2,4	4.
Nová Paka	9 719	58,2	8.	51,2	14.	30,9	7.	2,1	7.
Nové Město n. Met.	9 810	66,6	6.	75,0	6.	17,0	12.	2,6	3.
Nový Bydžov	21 414	74,8	2.	83,6	2.	16,0	14.	2,2	6.
Rychnov nad Kněžnou	47 938	53,3	12.	55,7	11.	39,2	4.	1,5	12.
Trutnov	59 549	41,6	14.	51,8	13.	48,6	2.	1,3	13.
Vrchlabí	29 344	37,0	15.	46,3	15.	53,6	1.	1,3	14.

Obrázek 9 – Tabulka 2: Struktura pozemků ve správních obvodech ORP k 31. 12. 2006
(Zdroj: Český statistický úřad <http://www.czso.cz>)

4.3. Služby

Oblast služeb hraje v současné době ve Vrchlabí jednu z klíčových rolí. Díky transformaci zaměření města po roce 1989 můžeme dnes konstatovat, že jsou služby zcela zásadním odvětvím, které živí drtivou většinu obyvatel, kteří se zabývají podnikatelskou činností. Vzhledem k turistickému zaměření převládá v oblasti služeb především hotelnictví a gastronomie, které jsou úzce napojené na volnočasové aktivity, jimiž se snaží získat zákazníky. Kromě tohoto odvětví má však Vrchlabí v dostačující míře rozvinuté i další oblasti služeb, především tedy zdravotnictví a školství.

4.3.1. Zdravotnictví

Zdravotnictví je obor, který má ve Vrchlabí dlouhou tradici. Hlavním zaměstnavatelem v tomto sektoru je Česko-německá horská nemocnice Krkonoše s.r.o. (privatizována 1997), která zajišťuje základní dostupnost zdravotnické péče pro nejbližší okolí. Díky rozvoji turismu a s ním spojené sportovní činnosti se ve Vrchlabí vytvořilo odpovídající odborné zázemí, poskytující zraněným turistům zdravotní péči. Jedná se

především o chirurgické ordinace, které jsou ve městě celkem 3, z toho dvě soukromé. Zvláště v zimních měsících spojených s lyžováním bývají tyto ambulance velmi vytížené.

Dostupnost zdravotní péče je ve městě na velmi dobré úrovni. Vrchlabí má svoji nemocnici i dostatečný počet ordinací praktických lékařů. Alternativní možností zajištění lékařské péče je nemocnice v nedaleké Jilemnici či Trutnově.

4.3.2. Školství

Vrchlabí disponuje dvěma základními školami. První z nich je Základní škola Vrchlabí, Školní ulice 1336, sídlící na Liščí kopci. Zajišťuje výuku zejména pro spádovou oblast středu města a jeho jižní části (sídliště Liščí kopec, Podhůří). Druhou je ZŠ Vrchlabí, nám. Míru 283, sídlící v centru města. Zajišťuje tak výuku pro oblast ve středu města a jeho severní části (Hořejší Vrchlabí). Ve Vrchlabí Podhůří (Lesní 30) působí také odloučené pracoviště pětileté Základní školy, Horská a MŠ Horská 256. Jedná se o dvě menší předměstské školy, které využívají především obyvatelé místních městských částí.

V oblasti středního školství působí ve městě tři klíčové instituce. První je bezesporu Gymnázium Vrchlabí, které zajišťuje výuku a přípravu studentů pro vysoké školy. Nabízí jak čtyřletý (71-41-K/41), tak osmiletý studijní program (71-41-K/81).

1. září 2005 byla ve Vrchlabí zřízena pobočka Střední školy hotelnictví a podnikání SČMSD, Hronov, s. r. o., která zajišťuje ve Vrchlabí výuku v oborech hotelnictví a turismus, cestovní ruch a obchodní akademie a učební obory kuchař, hostinský, číšník a cukrář. Vzhledem k výše zmiňovanému rozvoji hotelnictví a gastronomie bylo toto školské zařízení vítaným rozšířením nabídky středního školství. V loňském roce maturovaly na této škole první ročníky, o studium těchto oborů je mezi absolventy ZŠ stále větší zájem.

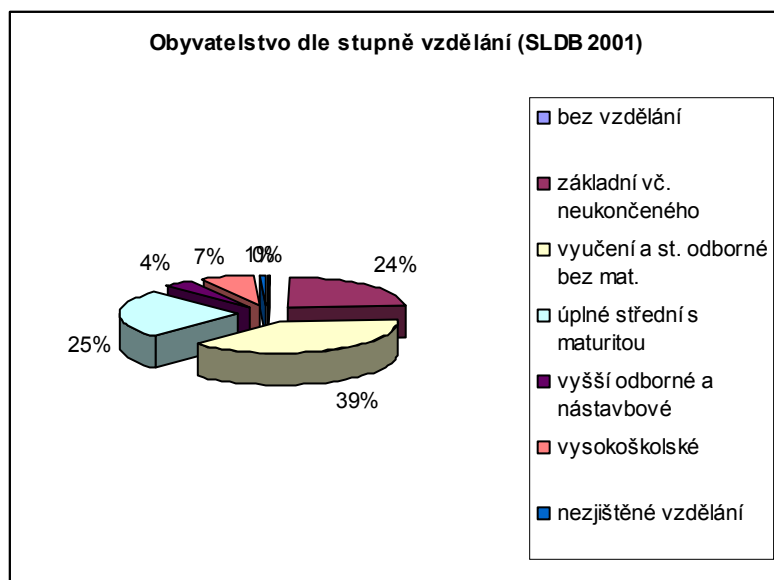
Třetí nejvýznamnější školskou institucí ve městě je Střední odborná škola a Střední odborné učiliště Vrchlabí, Krkonošská 265, zajišťující výuku v následujících oborech: mechanik strojů – lanovkář (maturitní obor), zámečnický, klempíř, kuchař, číšník/servírka, prodavač/ka (učňovské obory).

Ve městě působí celkem 4 mateřské školy a také Základní umělecká škola rozvíjející dovednosti mladé generace v nejrůznějších oblastech. Nabízí tři základní obory: hudební, dramatický a výtvarný.

Vrchlabí má z hlediska školství dostatečné zázemí, stává se centrem vzdělanosti pro nejbližší spádovou oblast. Nabídka oborů je vzhledem k počtu obyvatel a

socioekonomickému charakteru města dostačující. Rezervy však lze hledat především v zajištění dobré dopravní obslužnosti jednotlivých škol.

Graf obyvatelstva dle stupně vzdělání:



Obyvatelstvo 15leté a starší		11092
v tom podle stupně vzdělání	bez vzdělání	26
	základní vč. neukončeného	2648
	vyučení a stř. odborné bez mat.	4230
	úplné střední s maturitou	2798
	vyšší odborné a nástavbové	482
	vysokoškolské	812
	nezjištěné vzdělání	96

Obrázek 10 – Tabulka 3: Obyvatelstvo podle stupně vzdělání
(Zdroj: Český statistický úřad, SLDB 2001)

4.4. Stavební rozvoj města

Vrchlabí v nynější době (od poloviny let 90. do současnosti) zažívá stavební „boom“. Vzhledem k rozvoji turismu v posledním desetiletí je zde velký příliv zahraničních investic. Hlavně z SRN a Nizozemska, jejichž občané jsou hlavními návštěvníky města. V minulých letech byla přebudována průmyslová zóna. Závod ŠKODA auto a.s. byl rozšířen, což si

vyžádalo přemostění komunikace v ulici Dělnická (hlavní dopravní tepna průmyslové zóny). Byly zde zbudovány nové parkovací plochy pro zaměstnance.

Bytová výstavba značně vzkvétá. V lokalitě Liščí kopec vzniklo během posledních pěti let 8 nových bytových domů. Tato oblast je v současnosti pro výstavbu velice atraktivní (klidná část města s dobrou dopravní obslužností a dostupností služeb). Začínají se zde stavět i nové rodinné domy. V souvislosti s tímto stavebním rozvojem byla prodloužena ulice Nerudova, která je nově napojena až na ulici Pražskou, zároveň zde byla zřízena zastávka MHD (název: Nerudova).

Sídliště na druhé straně tohoto územního celku (15 panelových domů ze 70. a 80. let) přechází v současné době do soukromého vlastnictví. Ve městě se též plánuje nová výstavba sportovních areálů (Vejsplachy, viz Analýza územně plánovací dokumentace). Kromě v roce 2002 otevřené hokejové haly (dnešní název DD Elektromont aréna) se zde má stavět tenisový a rekreační areál. V jednaní je též stavba krytého bazénu v těsném okolí hokejového stadionu (bývalý závod ŠKODA, Fügnerova ulice). Největší stavební investicí města v současné době je však projekt „Čisté horní Labe“, který má za cíl přestavbu a dobudování kompletního kanalizačního systému města. Za zmínku též stojí nové autobusové nádraží, které bylo vystavěno firmou Agile – LIDL zdarma, výměnou za prodej pozemků ke stavbě supermarketu v těsném sousedství tohoto nádraží.



Obrázek 11 - Nové autobusové nádraží Vrchlabí
(Foto: Marek Bobovský)

4.4.1. Domovní fond města

Domovní fond města se postupně rozvíjí. Převládají novostavby přízemních a jednopodlažních domů s garáží. Nejvíce aktivní oblastí v tomto směru je oblast Liščího kopce, přesněji Nerudovy ulice. V rámci města můžeme současný domovní fond nejlépe charakterizovat tabulkou Českého statistického úřadu (SLDB 2001):

Domy úhrnem			1947
z toho domy obydlené			1815
z úhrnu obydlených domů	rodinné domy		1394
	bytové domy		349
	domy podle vlastnictví	soukromých osob	1407
		obce, státu	175
		SBD	69
	domy postavené	do 1919	289
		1920-1945	379
		1946-1980	585
		1981-2001	539

Obrázek 12 – Tabulka 4: Domovní fond
(Zdroj: Český statistický úřad, SLDB 2001)



Obrázek 13 - Výstavba rodinných domů - Liščí kopec
(Foto: Marek Bobovský)

4.4.2. Bytový fond

Bytový fond města se v posledních letech rozvíjel především díky výstavbě bytových domů v oblasti Liščího kopce. Nová výstavba je nicméně odvislá od rozvoje průmyslu a služeb města. Ty byly v posledních dvou letech díky celosvětové ekonomické krizi do jisté míry utlumeny, čímž byla pozastavena i nová bytová výstavba (př: nedokončený bytový dům v Komenského ulici, který nebyl dostavěn díky zamítnutí rozšíření závodu Škoda auto a.s.). Zásadním trendem v současné době je prodej městských bytů do soukromého vlastnictví.

Byty úhrnem			5391
v tom	byty obydlené		4975
	z toho	v rodin. domech	1705
		v bytov. domech	3104
	byty neobydlené v obydl. domech		277
	byty neobydlené v neobydl.domech		139
	z toho podle důvodu	obydl. přechodně	25
		slouží k rekreaci	45

Obrázek 14 – Tabulka 5: Bytový fond
(Zdroj: Český statistický úřad, SLDB 2001)



Obrázek 15 - Nedostavěný bytový dům, Komenského ulice
(Foto: Marek Bobovský)

4.4.3. Projekt Čisté horní Labe

Projekt Čisté horní Labe je dosud největší investiční akcí v novodobých dějinách města. Cílem projektu je dokončení kanalizačního systému aglomerace Vrchlabí, a to v takovém rozsahu, aby veškeré odpadní vody byly vyčištěny v souladu s legislativou České republiky a Evropské unie. Součástí projektu je také rekonstrukce a oprava historické kanalizace v centru města, která z dnešního hlediska již není vyhovující.

Start tohoto projektu se datuje k 8.4. 2009, kdy realizaci schválilo zastupitelstvo města. Vlastní stavební práce začaly v květnu 2009 a mají skončit v srpnu 2010. Celkově bude rekonstruováno a nově položeno na 36,7 km kanalizace.

Celý tento projekt má rozpočet 19,8 miliónů EUR a jeho realizace mohla být uskutečněna hlavně díky dotaci z Fondu soudržnosti EU, která činila 10,897 mil. EUR. Další dotaci přispěl Státní fond životního prostředí ČR, a to částkou 0,401 mil. EUR + půjčkou ve stejné výši. Investor (město Vrchlabí) pak ze svého rozpočtu přispěl částkou 8,101 mil. EUR.

Čisté horní Labe je obrovskou investicí, která omezí městský rozpočet na dvě desetiletí dopředu. Jeho prospěšnost je nezpochybnitelná, avšak je nutno podotknout, že i v tomto směru se negativně projevuje absence strategického plánu rozvoje města. Projekt bude letos dokončen, ale zároveň dojde k dlouhodobému zadlužení města, které bude jistě znamenat určitý útlum dalších rozvojových aktivit. V případě vypracování tohoto dokumentu by však tyto mohly být na základě konsenzu daleko lépe koordinovány.

Současně je třeba zmínit, že tento projekt je první velkou investiční akcí, kterou městu pomohla uskutečnit Evropská unie. Její přínos je zásadní, bez čerpání dotace by realizace nebyla v takové komplexní šíři nikdy možná.



Obrázek 16 - Realizace projektu Čisté horní Labe - Krkonošská ulice
(Zdroj: Čisté horní Labe <http://www.cistehornilabe.cz>)

5. Cestovní ruch

Jak už bylo naznačeno v předchozích kapitolách, cestovní ruch je pro Vrchlabí dnes jednou z klíčových oblastí, od níž se odvíjí ekonomický rozvoj celého města. Město těží ze své velmi výhodné polohy, často bývá nazýváno branou Krkonoš. Díky rozvoji turismu po roce 1989 je dnes Vrchlabí centrem turismu této krkonošské oblasti.

5.1. Význam cestovního ruchu pro Vrchlabí

Trend rozvoje cestovního ruchu, jako jednoho ze základních kamenů hospodářství (v geograficky pro cestovní ruch výhodných oblastech), můžeme na počátku nového tisíciletí sledovat celosvětově. Dle Satelitního účtu cestovního ruchu (2006), vypracovaného Českým statistickým úřadem, se v roce 2005 podílel cestovní ruch na hrubém domácím produktu 3,1 %. Další růst je logickým vyústěním snahy o rozvoj daných regionů, nejinak tomu je v případě Vrchlabí.

Základním přínosem pro město je zvýšená poptávka po službách a zboží s cestovním ruchem spojených. V oblasti turismu je třeba dbát na vysoký podíl kvalifikované práce, která není tolik náchylná k podléhání globalizačním vlivům. Tvořivá lidská práce zaměřená na rozvíjení cestovního ruchu není přestěhovatelná, protože je její využití vázáno geografickými a kulturními předpoklady daného území, v tomto případě města. Oproti průmyslové výrobě tak nehrozí přesun tohoto odvětví do aktuálně finančně výhodnější lokality (př. přesun výroby Škody „Up!“ na Slovensko). Je však nutno podotknout, že míra prostorového propojení je v dnešní době natolik výrazná, že jisté globalizační vlivy samozřejmě pronikají i do odvětví turismu. Důsledky současné ekonomické krize a její vliv na snížení návštěvnosti hotelových zařízení je více než patrný.

Cestovní ruch je pro Vrchlabí společně s průmyslovou výrobou jedním ze základních pilířů, jež zajišťují městu rozvoj a prosperitu.

5.2. Předpoklady rozvoje cestovního ruchu

Krkonoše jsou jedním z pilířů cestovního ruchu pro celou republiku. Vzhledem k poloze Vrchlabí je město administrativním, obchodním a komunikačním centrem oblasti

(Koncepce rozvoje cestovního ruchu ve Vrchlabí 2007) . Město je sídlem Správy KRNAP a spolku Krkonoše – svazek měst a obcí. Dále má výhodu v pestré nabídce služeb, která je oproti zcela turisticky zaměřeným městům (př. Špindlerův Mlýn) rozvinutá i oblastech, které nejsou ekonomicky tolik zajímavé, avšak pro celkový rozvoj nezbytné. Takovým odvětvím je například zdravotnictví. Soukromá Česko-německá horská nemocnice Krkonoše je zdravotním střediskem oblasti, poskytujícím okamžitou, specializovanou péči.

5.3. Návrhy rozvojových priorit cestovního ruchu

Rozvoj turismu a následné příjmy z cestovního ruchu nejsou zcela stabilním příjmem. Konkurence, ať už cenová či ve formě služeb, je velmi vysoká. Protože však pozitivní efekt nelze nijak vyvrátit, je potřeba, aby město dbalo těchto navrhovaných zásad:

- ve formě koordinace musí spolupracovat s místními podnikateli
- zaměření cestovního ruchu je nutno rozvíjet vyváženě, tedy celoročně
- je třeba neupřednostňovat movitější zahraniční turisty, ale dbát na atraktivitu i pro turisty české
- rozvíjet jak poznávací, tak sportovní turistiku, tj. dbát na věkovou a genderovou různorodost turistů
- najít cenový konsenzus, který by přinesl atraktivní zisky pro podnikatele, avšak nediskriminoval méně movité turisty české národnosti
- cestovní ruch nesmí být rozvíjen na úkor ochrany přírody a krajiny, neboť to by v konečném důsledku znamenalo celkový úpadek města
- je třeba vhodně monitorovat a následně využívat dotace z fondů EU
- město by mělo spolupracovat s podnikateli, kteří svými aktivitami podporují rozvoj cestovního ruchu jako celku, nikoliv pouze svůj vlastní zisk
- Koncepce cestovního ruchu města Vrchlabí (2007) musí být vypracována na následující dekádu (2010 – 2020), přičemž je nasnadě vypracovat chybějící strategický plán rozvoje města, který i v oblasti rozvoje cestovního ruchu hraje velmi důležitou roli.

5.4. Silné a slabé stránky

Mezi silné stránky cestovního ruchu města můžeme zařadit dostatečnou ubytovací a stravovací kapacitu. Je nicméně vhodné ji posílit zejména v oblastech, které jsou především v zimním období nejvíce vytížené. Posílení je vhodné v oblasti Kněžic a Bubákova, kde díky sjezdovému lyžování nalézáme jisté rezervy. Je třeba posílit volnočasové aktivity pro jednodenní turisty, nejenom však na bázi obchodů, ale především při sportovním vyžití v areálech města. Městu významně chybí krytý bazén a také využití zimní hokejové haly je nedostačující. Dle Územního plánu města Vrchlabí (2008) je zde však počítáno s rozvojem těchto aktivit především v lokalitě Vejsplachy. Její realizace ale v současné době není schválená a do komunálních voleb na podzim 2010 se změna situace ani nedá očekávat.

Mezi hlavní negativa patří nedostatečné parkovací plochy na území města a celkově chybí větší zastoupení navigace pro zahraniční klientelu. Je vhodné zvážit zakoupení digitální signalizace počtu volných parkovacích míst ve městě, čímž by došlo k snížení parkovacího zatížení centrální Krkonošské ulice.

5.5. Krkonoše – svazek měst a obcí

Krkonoše – svazek měst a obcí se na své webové stránce (<http://www.krkonose-smo.cz>) prezentuje jako sdružení 40 obcí v regionu Krkonoše. Prostorově tento svazek zabírá 80 000 ha a žije na něm více než 60 000 obyvatel. Zároveň toto rozvojové uskupení působí na území dvou krajů (Liberecký kraj, Královéhradecký kraj). Jedná se o sdružení zaměřující se na společný rozvoj cestovního ruchu. Prioritou je především řešení problémů na úrovni celého regionu Krkonoš. V tomto ohledu se snaží svazek společnými silami čerpat dotace z fondů EU. Dle webové prezentace (<http://www.krkonose-smo.cz>) dokáže spolek díky společným cílům získat ke každé 1 Kč ze svého vlastního rozpočtu 3-9 Kč z rozvojových fondů EU. Oporou na úrovni celostátní propagace a podpory je pak státní agentura CzechTourism.

Svazek vznikl ze zdrojů EU v rámci Iniciativy INTERREG IIIA prostřednictvím Euroregionu Glacensis v roce 2000 a od počátku sídlí ve Vrchlabí. Starosta Vrchlabí (v současné době ing. Jan Sobotka) je pak zároveň hlavním představitelem svazku, jeho předsedou.

Tento svazek má na rozvoj a celkovou kooperaci turismu oblasti velmi pozitivní vliv. I přes administrativní těžkosti způsobené přesahem do dvou krajů je jeho působení veskrze

pozitivní. Je velmi důležité, aby město Vrchlabí prostřednictvím svých zástupců ve spolku využilo své vůdčí postavení k rozvoji města a jeho nejbližšího okolí. Vzhledem k primárním cílům organizace je však nezbytné, aby vždy byla vytvořena jednota spolku, neboť jen tak může být čerpání dotací EU maximálně efektivní.

5.5.1. Vybrané rozvojové projekty svazku

Krkonoše - lyžařský běžecký ráj

Tento projekt se snaží upravovat a zároveň celkově propojovat jednotlivé běžecké tratě v regionu. Kooperace umožňuje zajistit kvalitní úpravu i v hůře dostupných místech a zároveň napomáhá informovat veřejnost o kvalitě a připravenosti běžeckých tras.

Krkonoše ze sedla kola

Snaha o zlepšení podmínek pro cykloturistiku v regionu. Hlavní myšlenkou je vytvoření cyklotrasy č. 22 a údržba více než 200 km cyklotras na území svazku.

Cyklobusy a Zimobusy

Tímto projektem se svazek snaží pomocí autobusové dopravy podporovat cykloturistiku a lyžování (dle ročního období). Přičemž dané autobusy jsou upravené pro převoz kol/lyží a zajišťují tak dopravu turistů do hůře dostupných a vzdálenějších lokalit.

5.5.2. Monitoring návštěvníků

Členové svazku si dlouhodobě uvědomují význam sběru statistických dat a jeho následného vyhodnocení. Zpětná vazba je velmi důležitým souborem informací podporujících další rozvoj. Ze zprávy uveřejněné na stránkách svazku (<http://www.krkonose-smo.cz>) je třeba zmínit tyto zajímavé informace:

- za region Krkonoše bylo v letech 2006 až 2007 zpracováno na 1500 dotazníků

- v letním období území svazku navštíví nejvíce turistů z Německa (46 %), Holandska (36 %), Polska (10%)
- z českých turistů se jedná především o obyvatele Prahy (20 %)
- celkem 65 % procent turistů preferovalo pobyt na 3 a více nocí, u zahraničních turistů je toto číslo logicky vyšší (84 %)
- 64 % návštěvníků do regionu přijíždí s přáteli či partnerem, pouze 27 % s dětmi
- pěší turistika je v letním období jasnou dominantou s 83% zastoupením
- v zimní období navštěvují region především turisté z Německa (67 %), Holandska (22 %) a Polska (8 %)
- 18 % z českých návštěvníků je pak z Prahy, která si celoročně drží v tomto ohledu první místo
- pobyty na 3 a více nocí preferovalo 71 % zimních návštěvníků, v případě pouze zahraniční klientely se jednalo o 88 %
- v obou obdobích je kladně hodnocena úroveň pohostinství a ubytování
- pozitivního hodnocení se také dostává čistotě regionu
- záporně turisté hodnotí cenovou politiku, nekvalitní silniční síť a nedostatečné kapacity aktivit pro vodní sporty (koupaliště, bazény atd...).

5.6. Vybrané památky ve městě Vrchlabí

Město Vrchlabí má velmi bohatou historii. Díky tomu se na jeho území zachovalo několik sakrálních a profánních památek. V této kapitole jsou přiblíženy ty nejdůležitější z nich:

Augustiniánský klášter



Obrázek 17 - Augustiniánský klášter
(Foto: Marek Bobovský)

Barokní klášter augustiniánů byl založen roku 1705 Maxmiliánem z Morzinů. Součástí této poměrně rozsáhlé stavby je také kostel sv. Augustina. Architektem stavby byl Matyáš Auer. V prostorách kláštera v současnosti sídlí Krkonošské muzeum, pro návštěvníky je zde připravena stálá expozice „Kámen a život“.

Kostel sv. Vavřince



Obrázek 18 - Kostel sv. Vavřince
(Foto: Marek Bobovský)

Tato církevní stavba v novogotickém stylu stojí na místě původního gotického kostela ze 14. století, na dnešním Náměstí míru. Autorem projektu je pražský architekt Stephan Tragl, dle jehož projektu kostel postavil mezi léty 1896-1899 stavitel Eduard Zirm.

Mariánský morový sloup



Obrázek 19 - Mariánský morový sloup
(Foto: Marek Bobovský)

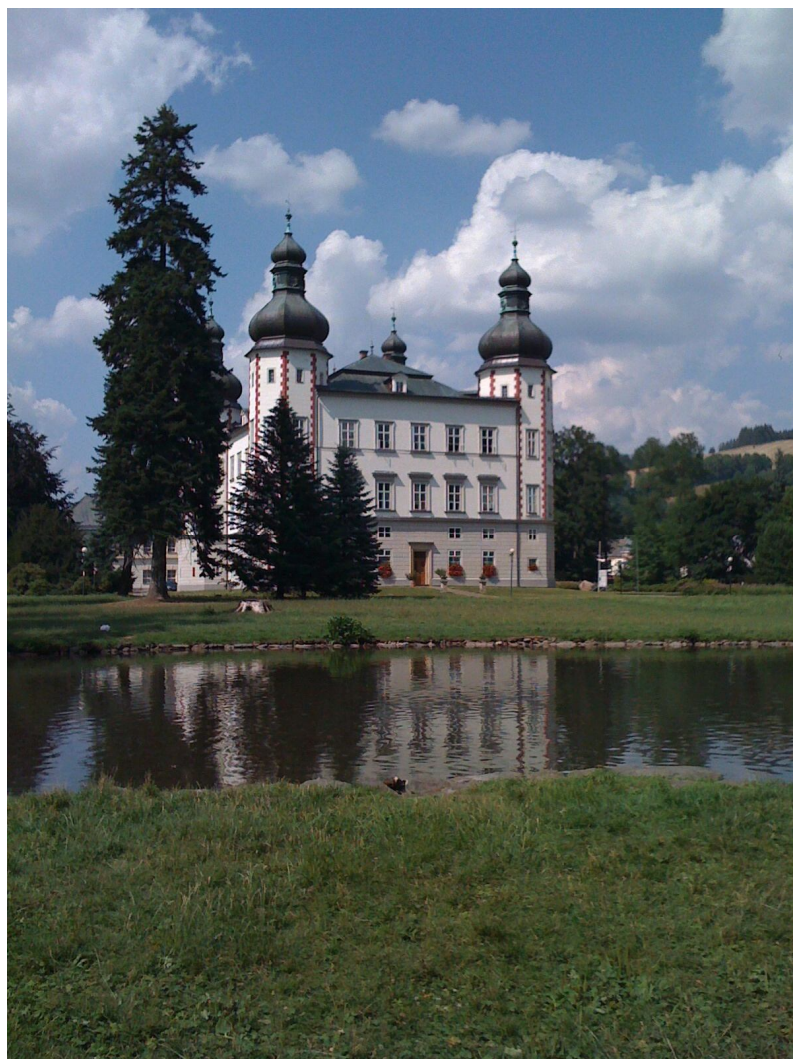
Tato sakrální památka stojí v těsné blízkosti kostela sv. Vavřince. Sloup byl vybudován v roce 1696 na popud Rudolfa z Morzinu a jeho ženy Evy Konstancie jako ochrana při morové nákaze (Louda, Zázvorková 2006). Autorem památky byl vrchlabský sochař Kristián Puntschuh.

Černínsko-Morzinská kaple

Kaple se nachází 300 metrů od vrchlabského zámku. Součástí kaple je hrobka rodu Černín-Morzinů. Stavba byla vybudována mezi léty 1887-1899 na popud hraběnky Aloisie.

Autorem stavby v novogotickém stylu je architekt Stephan Tragl (Louda, Zárvorková 2006). Dnes tato stavba slouží Československé husitské církvi a je přístupná během bohoslužeb.

Vrchlabský zámek



Obrázek 20 - Vrchlabský zámek
(Foto: Marek Bobovský)

Zámek byl vybudován v letech 1545-46 v době, kdy ve městě vládl jeho zakladatel Kryštof Gendorf z Gendorfu. Jedná se o renesanční stavbu v centru města. Dnes je vrchlabský zámek sídlem Městského úřadu ve Vrchlabí.

6. Aktuální problémy města

I přes veskrze pozitivní vývoj města Vrchlabí v posledních 20 letech se ani jemu nevyhnuly problémy. Jejich závažnost se v mnohém liší, nicméně je velmi důležité je identifikovat, zanalyzovat a navrhnout nejvhodnější řešení.

6.1. Dopady ekonomické krize

Ekonomická krize postihla naplno Vrchlabí od konce roku 2008. Její dopady byly pro město velmi bolestivé, neboť jak je celosvětově známo, jedním z nejvíce postižených průmyslů byl průmysl automobilový, který je ve Vrchlabí stěžejní.

Krize znamenala propouštění a omezení výroby v nejdůležitějších podnicích města – Škoda auto a.s., OPTREX Czech a.s. a ARGO-HYTOS Vrchlabí.

V prvních dvou jmenovaných firmách se krize projevila omezením výroby, zpravidla rušením nočních směn, které jsou finančně nejnáročnější. Propouštění pak postihlo především agenturní zaměstnance tj. ty, kteří nejsou v těchto podnicích zaměstnáni přímo, ale prostřednictvím zprostředkovatelské agentury. Město tímto propouštěním přišlo o značnou část dojíždějících cizinců (především občanů Slovenska), kteří po propuštění zvolili návrat do vlasti. V případě firmy ARGO-HYTOS Vrchlabí krize v první fázi znamenala propouštění zaměstnanců (až 1/3), přičemž posléze došlo k plošnému snížení vyplácené mzdy na 80 % původní částky. Tento nemilý fakt nicméně zamezil dalšímu propouštění a firma se postupně i přes potíže stabilizovala.

S rostoucí průmyslovou krizí se ve městě zastavila také výstavba bytových domů, neboť stavba některých z nich byla přímo odvislá od rozvoje průmyslu a navyšování výroby. Nedostavěný je v současné době například bytový dům v Komenského ulici, jehož dostavba padla po rozhodnutí o přesunutí výroby vozu Škoda Up! na Slovensko a stavba pak byla zakonzervována.

6.1.1. Návrhy řešení dopadů krize

Míra velikosti dopadů ekonomické krize je přímo odvislá od zastoupení jednotlivých průmyslových odvětví ve městě. Vrchlabí je v tomto směru příliš závislé na jednom odvětví,

kterým je automobilový průmysl a na něj navázaná odvětví. Šrotovné schválené vládou SRN v průběhu roku 2009 firmě pomohlo jen částečně. Vedení závodu Škoda auto navíc výrobu nejlevnějších vozidel (Škoda Fabia) posílilo v centrálním závodě v Mladé Boleslavi.

Ze strany města je vhodné i nadále rozvíjet spolupráci s automobilovým průmyslem, avšak je třeba myslet i na rozvoj dalších průmyslových odvětví. Vhodnou možností rozvoje se jeví systém investičních pobídek novým firmám. Pokud městu zajistí dostatek nových pracovních míst, není důvod jim nevyházet vstříc. V tomto směru je také více než vhodné využít lokality brownfields, jejichž rekultivace bude v nejbližší budoucnosti tak jako tak nutná.

V případě pozastavené bytové výstavby by město mělo v roli zprostředkovatele hledat se soukromými investory možnosti řešení, jež by umožnila dostavbu těchto objektů.

6.2. Silniční doprava a parkoviště

Díky projektu Monitoring návštěvníků v rámci rozvojových aktivit uskupení Krkonoše – svazek měst a obcí bylo zjištěno, že kvalita silnic a parkovacích ploch je ve městě na nedostatečné úrovni. V případě parkovacích ploch trpí jak jejich kvalita, tak především nedostačuje samotný počet parkovacích míst. Jako nedostatečné se jeví také dopravní značení, které by neznalé návštěvníky do těchto prostor navedly.

6.2.1. Návrh řešení problému silniční dopravy a parkovišť

Problematika obnovy a oprav silničních komunikací je pro město velmi finančně náročná. Vzhledem k celkovému zadlužení města je proto vhodné ji řešit zejména formou dotací z fondů EU. Dobrým příkladem se v tomto směru jeví projekt Čisté horní Labe (dotace Fondu soudržnosti EU), jehož primárním cílem byla především rekonstrukce a dobudování kanalizačního systému. Vzhledem k trasám potrubí však došlo na mnohých místech k nutnosti zasáhnout do komunikací. Tyto komunikace byly posléze opraveny, a to zpravidla do podoby lepší, než před jejich rozkopáním. V případě dalších stavebních projektů podporovaných z fondů EU je proto vhodné do jejich realizace bezpodmínečně začlenit rekonstrukci silniční sítě.

Parkovací plochy je třeba dobudovat a především dostatečně signalizačně zabezpečit. Vzhledem k značnému počtu turistů ve městě se zdá prospěšné uvažovat i o podružné formě značení v cizích jazycích, neboť zahraniční turisté jsou většinou ti, kteří nejvíce bloudí. Velmi

vhodné je také zakoupení informačních tabulí s přesným ukazatelem volných parkovacích míst na jednotlivých parkovištích.

6.3. Chybějící Strategický plán rozvoje

Absence tohoto základního strategického rozvojového dokumentu je pro město klíčová. Celkový rozvoj města by měl mít podklad ve formě jednotícího dokumentu, jehož naplňování je prioritním cílem volených zástupců. Politická reprezentace města je každé volební období jiná a díky neexistujícímu strategickému plánu jsou rozvojové kroky činěny sice s dobrým úmyslem, avšak nekonceptně. Příkladem budiž akce Čisté horní Labe. Jedná se o bezesporu prospěšný projekt, navíc z více než poloviny financovaný formou dotací. Je ho realizace však i přes to utlumí kvůli zadlužení další rozvojové aktivity města. V případě vypracované koncepce by tento rozvoj byl do jisté míry zdravější, neboť by se z dlouhodobého hlediska dalo vyhýbat pravděpodobným problémům.

Řešením tohoto úskalí je urychlené zadání vypracování strategického plánu rozvoje odborné firmě.

Závěr

Město Vrchlabí lze charakterizovat jako regionální centrum oblasti. Již díky svým dlouhodobým historickým předpokladům je dnes významnou turistickou i ekonomickou destinací regionu. Z historického pohledu k tomu přispěl zejména průmysl, který byl ve městě rozvíjen výrazněji již od 16. století. Jeho struktura a zaměření se v průběhu doby sice měnila (od hornictví, výrobu zbraní, textilní průmysl až po dnešní zaměření na automobilový průmysl), avšak dlouhodobě zde byl v dobré pozici, což ekonomicky městu pomáhalo v rozvoji. Příliv kapitálu byl také podpořen národnostní skladbou, Vrchlabí bylo až do odsunu v letech 1945-1948 německým městem.

Dnes je Vrchlabí vyspělým městem zaměřeným především na cestovní ruch a automobilový průmysl. Další směřování města by mělo v nejvyšší možné míře tato odvětví podporovat, neboť zejména cestovní ruch má vzhledem ke geografickým předpokladům obrovský potenciál rozvoje. Velmi vhodnou možností získávání financí pro jednotlivé rozvojové projekty se jeví využívání dotací z fondů EU. Dobrým příkladem je v tomto směru již téměř dokončený projekt Čisté horní Labe, který je z větší části takto financován. Podpora průmyslu a další rozvoj výroby by měly být v budoucnu uskutečňovány s ohledem na dostatečné množství pracovních míst. Dále zde chybí poněkud větší diferenciací odvětví, např. stěžejní automobilový průmysl byl ekonomickou krizí zásadně poškozen a pak celkově negativně ovlivnil i další odvětví, jako je například stavební rozvoj (bytové domy pro pracovníky firmy, resp. zastavení jejich výstavby).

Z hlediska územně plánovací dokumentace je vhodné vycházet z navrhovaných řešení, mezi kterými je zásadní především větší respektování prostorových specifik jednotlivých urbanistických obvodů a snaha o snížení roztržitosti funkčních ploch. Především pak průmyslová výroba by měla být situována do výrobní zóny. Jednotlivé urbanistické obvody musí být dle svých charakterů také vhodně dopravně obslužné. Mezi prioritní oblasti by město v budoucnu mělo zařadit zejména rekultivaci ploch brownfields. V případě centra města je žádoucí tyto plochy přeměnit v prostor služeb. Vzhledem k poloze města je také nutné koordinovat rozvoj se správou KRNAP a projektem NATURA 2000.

Jako jeden z hlavních problémů současného Vrchlabí lze označit absenci strategického plánu rozvoje. Tento koncepční dokument, vytvářející jakousi „rozvojovou osu“ pro budoucí

období, je nutné v nejbližší době zadat k vypracování. Bez tohoto kroku bude v budoucnosti chybět ucelená koncepce rozvoje a celkový vývoj města tak bude logicky zpomalen.

Vrchlabí by mělo umět využít svého geografického potenciálu. Již svou polohou je předurčeno k tomu být centrem oblasti. Sídli zde významné instituce jako KRNP a město samotné má předsedu ve spolku Krkonoše – svazek měst a obcí. Těchto výhod je třeba využít k dalšímu rozvoji města, který by měl být zaměřen zejména na rozvoj cestovního ruchu a služeb s ním spojených.

Použité zdroje

OUŘEDNÍČEK, M. (2002): Urbanizace a vývoj měst [online]. Dostupné na:

<<http://web.natur.cuni.cz/~slamak/uvn/textuvn.html>> [12.7. 2010].

OUŘEDNÍČEK, M. (2002): Suburbanizace v kontextu urbanizačního procesu [online].

Dostupné na: < <http://web.natur.cuni.cz/~slamak/uvn/suburb.html>> [10.7. 2010].

OUŘEDNÍČEK, M. (2010): Suburbanizace. Co to je a jaké má podoby? [online]. Dostupné

na: < http://www.suburbanizace.cz/01_teorie_suburbanizace.htm> [13.7. 2010].

JANOUSHKOVÁ, S. (2008): Definice strategického plánování a strategického plánu [online].

Dostupné na: < <http://sprm.nmmn.cz/?p=6>> [4.7. 2010].

Institut udržitelného rozvoje sídel. (2010): Co jsou to “brownfields” [online.] Dostupné na:

<<http://www.brownfields.cz/o-cem-to-je/co-to-jsou-brownfields>> [13.7. 2010].

Agentura ochrany přírody a krajiny ČR. (2010): Územní systém ekologické stability [online].

Dostupné na: <<http://www.ochranaprirody.cz/index.php?cmd=page&id=85>> [12.7. 2010].

Ministerstvo pro místní rozvoj. Ústav územního rozvoje. (2006): Vrchlabí [online]. Dostupné

na: <<http://www.uur.cz/default.asp?ID=2136>> [12.4. 2010].

Český statistický úřad. (2010): Sčítání lidu, domů a bytů 2001 [online]. Dostupné na:

<<http://www.czso.cz/sldb/sldb2001.nsf/index>> [11.5. 2010].

Agentura ochrany přírody a krajiny ČR. (2010): NATURA 2000 [online]. Dostupné na:

<<http://www.nature.cz/natura2000-design3/sub-text.php?id=2102&akce=&ssHledat=>> [11.7. 2010].

Krkonoše – svazek měst a obcí. (2010): Svazek [online]. Dostupné na:

<http://www.krkonose-smo.cz/lang_cz/index.html> [14.7. 2010].

Městský úřad Vrchlabí. (2008): Internetové stránky města Vrchlabí [online]. Dostupné na <<http://www.muvrchlabi.cz/>> [20.4. 2010].

LÉTAL, A., SMOLOVÁ, I, SZCZYRBA, Z. (2001): Transformace příměstské krajiny. Urbanismus a územní rozvoj 4, č. 4, str. 15-21.

DEMEK, J., MACKOVČIN P. (2006): Hory a nížiny: Zeměpisný lexikon ČR. Agentura ochrany přírody a krajiny ČR, Brno, 582 s.

OUŘEDNÍČEK, M., NOVÁK, J., TEMELOVÁ, J., PULDOVÁ, P. (2009): Metody geografického výzkumu města. In: Ferenčuhová, S., Hledíková, M., Galčanová, L., Vacková, B. (eds): Město: Proměnlivá ne/samozřejmost. Pavel Mervart/Masarykova univerzita, Brno, s. 93-128.

LOUDA, J., ZÁZVORKOVÁ, B. (2006): Vrchlabí. Paseka, Litomyšl, 78 s.

BARTOŠ, M. (2002): Vrchlabí na dobových pohlednicích. Gentiana, Jilemnice, 80 s.

PROFOUS, A., SVOBODA, J. (1957): Místní jména v Čechách: Jejich vznik, původní význam a změny, díl IV. Praha, 631 s.

BARTOŠ, M., NOVÁKOVÁ, Z., FIEDLER, G. (1997): Nejstarší obrazová mapa Krkonoš kronikáře Šimona Hüttela. Státní okresní archiv Trutnov, Trutnov, 48 s.

FLÉGL, E. (1946): Průvodce Vrchlabím. Vrchlabí, 44 s.

GERSTNER, M. (1967): Vrchlabí. Z historie města. Vrchlabí, 5 s.

KRÁLÍK, J. (2008): Karoserie Petera. Atelier Kupka, Brno, 191 s.

BĚLINA, P., KAŠE, J., KUČERA, J. P. (2001): Velké dějiny zemí Koruny české X. 1740-1792. Paseka, Praha, 768 s.

KÁRNÍK, Z. (200): České země v éře První republiky (1918-1938). Díl první. Vznik, budování a zlatá léta republiky (1918-1929). Praha, 570 s.

KVAČEK, R. (2003): První světová válka a česká otázka. Praha, 168 s.

HAHNOVÁ, E. (1999): Sudetoněmecký problém: obtížné loučení s minulostí. Ústí nad Labem, 378 s.

Městský úřad Vrchlabí. 2010: Územní plán města Vrchlabí (2008) [online]. Dostupný na: <<http://www.muvrchlabi.cz/cz/mestsky-urad/up/uzemni-plan>> [10.4. 2010].

Městský úřad Vrchlabí. 2010: Koncepce rozvoje cestovního ruchu Vrchlabí (2007) [online]. Dostupný na: < <http://www.muvrchlabi.cz/cz/fulltext/?q=turismus>> [6.7. 2010].

Centrum evropského projektování. 2008: Strategie rozvoje Královéhradeckého kraje (2006 – 2015) [online]. Dostupný na: <<http://www.cep-rra.cz/strategie>> [28.6. 2010].